



# **RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES ET SA RÉPONSE**

## **RÉGION HAUTS-DE-FRANCE La mobilité dans les Hauts-de-France**

*Exercices 2019 et suivants*

Le présent document, qui a fait l'objet d'une contradiction avec les destinataires concernés, a été délibéré par la chambre le 28 août 2025



## TABLE DES MATIÈRES

SYNTHÈSE .....	3
RECOMMANDATIONS.....	4
INTRODUCTION.....	5
1 LA GOUVERNANCE DES MOBILITÉS ISSUE DE LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS DANS LES HAUTS-DE-FRANCE .....	6
1.1 La mobilité dans les Hauts-de-France : des dynamiques de mobilité fortement polarisées et des enjeux importants.....	6
1.1.1 Une région issue de la fusion de deux structures fortement polarisées .....	6
1.1.2 La mobilité du quotidien dans les Hauts-de-France : des enjeux importants .....	7
1.2 La région, cheffe de file de la gouvernance des mobilités.....	8
1.2.1 Les orientations et objectifs du SRADDET en matière de mobilité .....	9
1.2.2 La réception de la loi LOM par le conseil régional .....	10
1.2.3 Une réorganisation des services régionaux conforme aux objectifs de la loi .....	11
1.3 La coexistence de deux syndicats SRU en charge des mobilités.....	11
1.3.1 Le SMTCO, outil d'une solution unifiée et intégrée à l'échelle de l'Oise .....	12
1.3.2 Hauts-de-France Mobilités, ensemblier des AOM adhérentes .....	13
1.3.3 Les freins à un syndicat régional unique et le besoin de coordination .....	14
1.4 L'organisation régionale des mobilités issue de la LOM .....	14
1.4.1 Une large prise de compétence d'AOM par les communautés de communes sans bouleversement des services régionaux préexistants.....	14
1.4.2 La structuration du territoire régional en dix bassins de mobilité.....	18
1.4.3 Les documents de cadrage à l'échelle des bassins de mobilité : contrat opérationnel de mobilité et plan d'action commun en faveur de la mobilité solidaire.....	20
2 L'OFFRE DE MOBILITÉ À L'ÉCHELLE RÉGIONALE : ENTRE ÉVOLUTIONS DES SERVICES STRUCTURANTS ET PILOTAGE DE L'INTERMODALITÉ .....	24
2.1 Offre de mobilité pilotée par la région et perspectives d'évolution.....	24
2.1.1 L'offre ferroviaire : la volonté de préserver une desserte fine du territoire et de mettre à profit l'ouverture à la concurrence pour réinterroger le niveau de service .....	24
2.1.1.1 Une volonté politique forte : se saisir de la mise en concurrence comme une opportunité de renouveler l'offre de service .....	25
2.1.1.2 Un maillage ferroviaire au service des mobilités du quotidien : le soutien régional aux lignes de desserte fine du territoire .....	26
2.1.1.3 Transport ferroviaire et transition écologique : des rames majoritairement électrifiées, des expérimentations à poursuivre .....	28
2.1.2 L'offre d'autocars interurbains : une offre importante en attente de restructuration et d'une meilleure visibilité .....	28
2.1.2.1 Les perspectives : vers une lente restructuration à l'échelle des bassins de mobilité ....	29
2.1.2.2 En dépit d'une tarification très attractive, un service peu visible pour les usagers.....	30
2.2 Le soutien régional à l'intermodalité : la politique de structuration des pôles d'échanges multimodaux .....	33
2.3 Appui aux nouveaux services de mobilité et transition écologique.....	34
2.3.1 Le soutien régional au développement du vélo.....	34
2.3.1.1 La planification du réseau cyclable régional.....	34

2.3.1.2	L'aménagement des stationnements vélos sécurisés prévu par la LOM.....	36
2.3.2	Faciliter le déploiement des services de transport à la demande : des partenariats entre AOM locales, HDF Mobilités et la région.....	36
2.3.3	Le développement du covoiturage.....	37
2.3.4	Le suivi régional du développement de la mobilité électrique .....	38
2.4	Billettique, information voyageur et intégration tarifaire en Hauts-de-France : une facilité d'accès pour les usagers à renforcer .....	39
2.4.1	Harmonisation billettique régionale et information voyageur .....	39
2.4.2	Une tarification multimodale peu développée .....	41
3	LE FINANCEMENT RÉGIONAL DES MOBILITÉS .....	43
3.1	Les transports, deuxième poste des dépenses de fonctionnement de la région .....	43
3.2	Les transports, près d'un tiers des dépenses d'investissement .....	44
3.2.1	Des dépenses fortement accaparées par le matériel ferroviaire .....	45
3.2.2	Des investissements dans les infrastructures ferroviaires principalement destinés au maintien des lignes de desserte fine du territoire.....	46
3.2.3	Le financement des véloroutes .....	46
3.3	Les mobilités dans les contrats de plan État-région.....	48
3.3.1	Bilan financier d'exécution des CPER 2015-2022 en matière de mobilité .....	48
3.3.2	Le volet mobilité du CPER Hauts-de-France 2021-2027 .....	49
3.4	Éléments financiers prospectifs .....	50
3.4.1	Projections financières concernant les offres TER et autocars.....	50
3.4.2	Deux projets d'envergure pour les mobilités.....	51
	ANNEXES .....	54

## SYNTHÈSE

Caractérisée par d'importants flux de mobilité, polarisés vers la métropole lilloise et l'Île-de-France, un maillage urbain dense engendrant de fortes interconnexions et des zones rurales marquées par le poids des déplacements domicile-travail, la région Hauts-de-France présente de nombreux enjeux de mobilité.

Dans ce cadre régional, la gouvernance des mobilités issue de la loi d'orientation des mobilités (dite loi LOM) a été fortement modifiée, la quasi-totalité des communautés de communes ayant choisi de devenir autorités organisatrices de la mobilité (AOM) dans leur ressort. Désormais cheffe de file de la mobilité, la Région doit assumer les responsabilités définies par la loi, tout en conciliant son intervention avec celle des AOM, de deux syndicats mixtes de transport (issus de la loi « Solidarité et Renouvellement Urbains ») et du nouveau cadre de coopération territorial constitué par les dix bassins de mobilité, autant d'échelons qui traitent d'enjeux similaires de coordination.

Si, pour l'heure, les bassins n'ont pas acquis de caractère opérationnel, le total achèvement des contrats de mobilité, instruments locaux de gouvernance, doit contribuer à renforcer une bonne articulation territoriale des différentes offres et affermir le rôle de la région Hauts-de-France en matière de mobilité. Au vu des missions confiées par la LOM, la Région, AOM régionale et cheffe de file des mobilités, a en effet un rôle clé à jouer pour garantir, sur l'ensemble du territoire, le droit à la mobilité des habitants, tant dans les zones urbaines que rurales.

Sur son territoire, la Région organise deux services structurants, le train (TER) et les dessertes interurbaines par autocar. Au vu du calendrier fixé pour la mise en concurrence, la structuration et le pilotage du service TER ont vocation à être fortement renouvelés dans les prochaines années, phase que la Région entend mettre à profit pour définir un meilleur niveau de service pour les usagers. En parallèle, les investissements ont vocation à rester importants, notamment pour préserver un maillage fin du territoire.

Si cette nouvelle réalité ferroviaire mobilisera la Région, les efforts concernant le réseau d'autocars interurbains doivent également être maintenus. Alors que l'offre actuelle reste trop peu lisible et méconnue, le pilotage de l'offre de service doit être uniformisé, tout en l'adaptant à l'échelle des bassins de mobilité. Une approche renouvelée du réseau d'autocars par la qualité de service, appuyée sur une véritable politique de communication, serait de nature à favoriser le report modal vers ce mode de transport collectif. La structuration d'une offre régionale unifiée et intermodale, exploitant la complémentarité TER-cars constitue ainsi un axe de travail important.

En tant que cheffe de file des mobilités, l'appui régional au développement d'offres locales (transport à la demande s'affranchissant des périmètres des AOM, développement du covoiturage, etc.) doit permettre le développement de services de mobilités complémentaires et coordonnés, favorisant le parcours de tous les usagers dans une logique d'intermodalité.

Dans un contexte budgétaire contraint, les investissements prévus notamment dans le cadre du volet mobilité du contrat de plan État-région 2021-2027, en particulier au titre du service express régional Hauts-de-France mais également de la préservation des lignes de desserte fine du territoire, doivent permettre de concrétiser les efforts au profit des mobilités du quotidien.

## RECOMMANDATIONS

*(classées dans l'ordre de citation dans le rapport)*

### Recommandations (performance)

<i>Degré de mise en œuvre</i>	<i>Mise en œuvre complète</i>	<i>Mise en œuvre partielle</i>	<i>Non mis en œuvre</i>	<i>Page</i>
<b>Recommandation n° 1 :</b> achever l'élaboration des contrats opérationnels de mobilité dans l'ensemble des dix bassins de mobilité.		X		22
<b>Recommandation n° 2 :</b> définir une stratégie assortie d'objectifs chiffrés de développement de la fréquentation commerciale des lignes d'autocars interurbains.			X	31
<b>Recommandation n° 3 :</b> élaborer un schéma unifié permettant de planifier et de structurer, à l'échelle de l'ensemble du territoire régional, le développement des aires de covoiturage en fonction des besoins identifiés.			X	38
<b>Recommandation n° 4 :</b> encourager le développement d'un système billettique plus intégré à l'échelle régionale.			X	40

## INTRODUCTION

Le contrôle des comptes et de la gestion de la région Hauts-de-France, pour les années 2019 et suivantes, a été ouvert par lettre du président de la chambre, adressée le 27 janvier 2025 à M. Xavier Bertrand, président du conseil régional et ordonnateur depuis 2016.

Conformément aux normes professionnelles, l'entretien de début de contrôle a été organisé le 24 février 2025 avec M. Bertrand.

Ce contrôle s'inscrit dans le cadre de la contribution de la chambre au rapport public annuel 2026 de la Cour des comptes, qui sera consacré aux politiques publiques en faveur de la cohésion et de l'attractivité des territoires, et plus particulièrement au chapitre relatif à l'exercice du droit à la mobilité.

En application de l'article L. 243-1 du code des juridictions financières, l'entretien de fin de contrôle a eu lieu le 23 mai 2025, avec M. Christophe Coulon, vice-président du conseil régional chargé des mobilités, habilité par M. Bertrand à le représenter.

La chambre, dans sa séance du 4 juin 2025, a arrêté ses observations provisoires. Elles ont été notifiées à l'ordonnateur en fonctions et des extraits ont été adressés à des tiers.

Après avoir examiné la réponse reçue, la chambre a arrêté ses observations définitives, lors de sa séance du 28 août 2025.

# **1 LA GOUVERNANCE DES MOBILITÉS ISSUE DE LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS DANS LES HAUTS-DE-FRANCE**

S'étendant sur 31 806 km<sup>2</sup>, le territoire des Hauts-de-France présente, du fait de sa situation géographique, des enjeux importants en matière de mobilité et de transport. Au quotidien, la gestion des déplacements des près de 6 millions d'habitants<sup>1</sup> nécessite une coordination entre les acteurs de la mobilité que la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 a entendu faciliter.

## **1.1 La mobilité dans les Hauts-de-France : des dynamiques de mobilité fortement polarisées et des enjeux importants**

### **1.1.1 Une région issue de la fusion de deux structures fortement polarisées**

La région Hauts-de-France résulte de la fusion en 2015, des anciennes régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie. Elle regroupe cinq départements (l'Aisne, le Nord, l'Oise, le Pas-de-Calais et la Somme) aux caractéristiques très différentes. Des zones fortement marquées par la ruralité (67 % du territoire) contrastent avec des zones urbaines très denses comme celles des grandes métropoles (Lille<sup>2</sup> et Amiens) ou des pôles d'envergure régionale ou intermédiaires (comme Valenciennes et Dunkerque dans le Nord, Calais, Lens-Liévin dans le Pas-de-Calais, Beauvais et Compiègne dans l'Oise). Les départements de l'Aisne et de la Somme, qui représentent la moitié du territoire, ne totalisent que 18 % de la population régionale. À l'inverse, Le Nord, département le plus peuplé de France, concentre à lui seul plus d'un tiers de la population des Hauts-de-France, avec une densité de population particulièrement marquée autour de la capitale régionale.

En matière de flux de mobilité, la structuration héritée des anciennes régions se traduit par des échanges demeurant relativement faibles entre les territoires des deux entités. L'ancienne région Nord-Pas-de-Calais, historiquement investie dans le domaine des transports et quatrième région la plus peuplée de France avant la fusion, est caractérisée par un maillage urbain important et le centre de polarité majeur que constitue la métropole lilloise. L'ancienne région Picardie est quant à elle marquée par une rupture entre le nord au caractère rural et un versant sud fortement polarisé vers la région parisienne, emportant de nombreux flux pendulaires. Dans cette organisation spatiale, Amiens fait office de pôle intermédiaire entre les deux systèmes de mobilité.

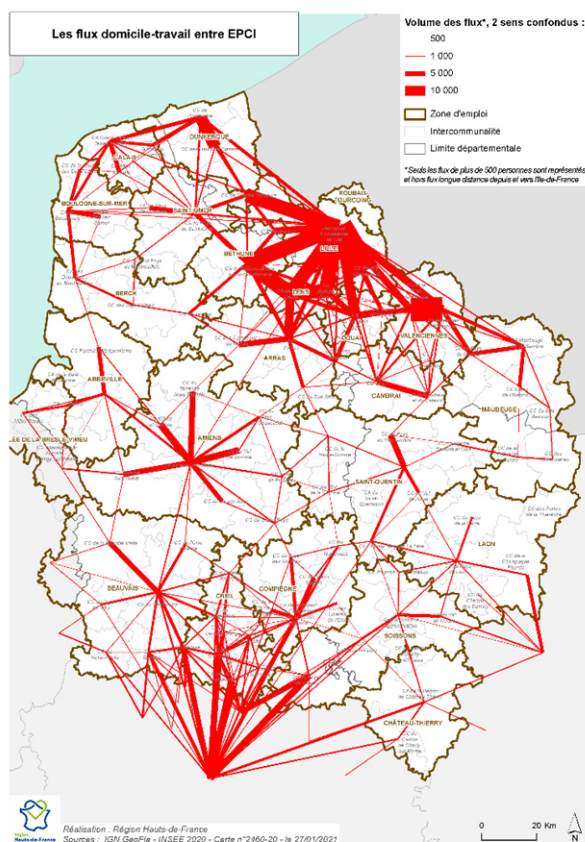
---

<sup>1</sup> Données Insee 2024 : 5 997 734 habitants.

<sup>2</sup> Avec 1,2 million d'habitants, la métropole lilloise regroupe à elle seule près de 35 % de la population régionale.



Carte n° 1 : Flux domicile-travail dans les Hauts-de-France



Source : chambre régionale des comptes, à partir de la cartothèque de la région Hauts-de-France, janvier 2021.

### 1.1.2 La mobilité du quotidien dans les Hauts-de-France : des enjeux importants

Selon les données figurant dans les documents de planification de la Région<sup>3</sup>, les actifs des Hauts-de-France parcourent en moyenne 23 km par jour pour leurs trajets domicile-travail, 72 % d'entre eux travaillant hors de leur commune de résidence. La durée moyenne d'un déplacement est de 1 heure et 20 minutes, 35 % des habitants s'éloignant de plus de 10 km de leur domicile.

Si les situations des différents territoires compris dans le périmètre régional sont très variables, les indicateurs socio-économiques témoignent globalement de la fragilité de certaines franges de la population régionale qui peut, en matière de mobilité, se cumuler avec des problématiques d'accessibilité dans les territoires peu denses. Face aux fractures sociales et territoriales, les politiques publiques en matière de mobilité du quotidien soulèvent des enjeux majeurs, comme en témoignent les études réalisées à ce sujet.

<sup>3</sup> Extraits du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

Liée par un partenariat avec la région Hauts-de-France, l'association Wimoov<sup>4</sup>, dont le but est d'accompagner tous les publics empêchés dans leur mobilité<sup>5</sup>, publie depuis 2019 un baromètre des mobilités du quotidien. Selon les derniers résultats, basés sur une enquête réalisée entre décembre 2023 et mars 2024, 17 % des habitants des Hauts-de-France déclarent n'avoir accès à aucune solution de mobilité, (soit 5 points de plus par rapport à la moyenne nationale). La dépendance à la voiture est en augmentation (+ 2 points par rapport à 2021) : elle touche 14 % des habitants de la région, contre 12 % au niveau national. Seuls 49 % des sondés déclarent avoir le choix de leur mode de transport (55 % au niveau national). La voiture reste un mode régulier de déplacement pour 71 % des habitants (68 % au niveau national). L'usage des transports collectifs comme mode de transport n'arrive qu'en troisième position (16 % contre 21 % au niveau national), loin derrière la voiture et la marche (30 %).

## 1.2 La Région, cheffe de file de la gouvernance des mobilités

Les transferts de compétence intervenus au cours des vingt-cinq dernières années se sont traduits par un important renforcement du rôle des régions dans les politiques publiques du transport, puis des mobilités. Après la phase expérimentale qui n'a concerné que la région Nord-Pas-de-Calais, la loi solidarité et renouvellement urbain (SRU) du 13 décembre 2000 a transféré aux régions la compétence ferroviaire au 1<sup>er</sup> janvier 2002. En tant qu'autorités organisatrices de transport pour les services de transport express régional (TER), l'organisation et du financement des services ferroviaires régionaux de voyageurs et des services routiers effectués en substitution ont relevé des deux anciennes régions puis de la nouvelle région Hauts-de-France.

En 2014, la loi MAPTAM a conforté les régions dans la planification et la coordination des mobilités en les désignant comme cheffes de file en matière de transports. En application de la loi NOTRe<sup>6</sup>, la Région est également, depuis 2017, autorité organisatrice de l'ensemble des transports interurbains – classiques et scolaires<sup>7</sup> – en lieu et place des départements. Enfin, la loi d'orientations des mobilités (LOM) intervenue en 2019 a renforcé le rôle de chef de file de la mobilité des régions, devenues autorités organisatrices de la mobilité (AOM) à l'échelle régionale, notamment chargées de favoriser la coordination et l'intermodalité entre les différentes offres de transport organisées localement par les AOM.

---

<sup>4</sup> L'association nationale Wimoov gère notamment de nombreuses plateformes de mobilité dans huit régions de France. Ses liens avec la région se matérialisent par des conventions de partenariat et l'octroi de subventions (141 000 € au budget 2025).

<sup>5</sup> Jeunes, personnes en insertion ou formation professionnelles, en situation de handicap, etc.

<sup>6</sup> Loi MAPTAM : loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles du 27 janvier 2014 ; loi NOTRe : loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.

<sup>7</sup> À l'exclusion des services de transport spécial des élèves handicapés vers les établissements scolaires qui demeurent une compétence départementale.

### Les autorités organisatrices de la mobilité

Une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) est l'acteur public compétent pour l'organisation de la mobilité dans son ressort territorial. Elle intervient en organisant différents services de mobilité (services réguliers de transport public ou services à la demande, services de transport scolaire, services relatifs aux mobilités actives ou aux mobilités partagées - covoiturage, autopartage -, services de mobilité solidaire. Elle se distingue de la région, AOM régionale (AOMR) qui est compétente pour les services d'intérêt régional.

Cette compétence est exercée par les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre (métropole, communauté urbaine, communauté d'agglomération, communauté de communes). Elle peut également être exercée au travers de syndicats lorsque la compétence d'AOM leur a été transférée ainsi que des pôles métropolitains et des pôles d'équilibre territoriaux et ruraux.

## 1.2.1 Les orientations et objectifs du SRADDET en matière de mobilité

Adopté par le conseil régional en juin 2020, le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) des Hauts-de-France décline les grands axes de la stratégie régionale, en arrêtant des objectifs et des règles générales qui s'imposent aux différents documents de planification adoptés localement. Il a été modifié en novembre 2024 pour s'adapter aux évolutions législatives intervenues depuis lors.

S'agissant des mobilités, le SRADDET entend « garantir un système de transport fiable et attractif » (cf. annexe 1), orientation traduite par sept objectifs assortis de sept règles générales s'imposant à l'ensemble du territoire régional. Parmi celles-ci figurent l'obligation, pour tous les territoires, y compris les moins denses, d'élaborer, de proposer ou de participer à une stratégie de développement des transports et de la mobilité (règle 26) ; la facilitation, par les acteurs locaux de la mobilité, du déploiement et de la mise en œuvre de services et d'outils favorisant les pratiques intermodales (règle 28) ; ou encore la participation des AOM locales, à travers leurs plans de mobilité ou plans de mobilité simplifiés, à la mise en cohérence des services de transport aux franges de leurs périmètres respectifs (règle 29).

En outre, conformément aux prescriptions légales, le SRADDET développe une annexe obligatoire détaillant la planification régionale de l'intermodalité (PRI) et la planification régionale des infrastructures de transports (PRIT). Pour favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle (objectif 21), la Région s'est fixé un cap à l'horizon 2050.

**Tableau n° 1 : Objectifs de parts modales dans les Hauts-de-France avant novembre 2024**

		2012	2031	2050
Transports en commun	Part modale en voyageur/km	9 %	12 %	20 %
	Part modale en nombre de déplacements	5 %	10 %	14 %
Covoiturage	Nombre de personnes/véhicule	1,1	1,3	1,5
Vélo	Part modale au-delà des 5 km en nombre de déplacements (y compris avec assistance électrique)	1 %	5 %	10 %

Source : chambre régionale des comptes, à partir du SRADDET de la région Hauts-de-France (p. 184).

La modification du SRADDET intervenue en novembre 2024, tirant notamment les conséquences de la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, promulguée le 22 août 2021, s'est concrétisée par plusieurs modifications du document, notamment l'objectif 21 concernant les pratiques alternatives et complémentaires à la voiture. Les modifications portent à la fois sur les données de départ (base 2012) et les objectifs à l'horizon de dix et trente ans.

Cependant, le changement de l'indicateur relatif au vélo ou la suppression de celui concernant la part modale du transport en commun en nombre de déplacements, n'ont pas contribué à renforcer la lisibilité des objectifs de la politique régionale en matière de mobilité.

**Tableau n° 2 : Objectifs de parts modales dans les Hauts-de-France après novembre 2024**

		2012	2031	2050
Transports en commun	Part modale en voyageur/km	10 %	13 %	19 %
Covoiturage	Nombre de personnes/véhicule	1,62	1,7	1,9
Vélo	Part modale en passager-km (y compris avec assistance électrique)	0,6 %	2,8 %	3,2 %

Source : chambre régionale des comptes, à partir du SRADDET de la région Hauts-de-France (p. 249).

En réponse aux observations provisoires de la chambre, le président du conseil régional a fait part des difficultés à collecter les informations nécessaires au suivi dans le temps des indicateurs relatifs à l'usage du vélo.

Exception faite des indicateurs figurant au SRADDET, la politique menée en matière de mobilité ne fait pas l'objet d'objectifs chiffrés en matière de report modal, ce qui fragilise les orientations politiques définies au niveau régional.

La consolidation de la stratégie régionale grâce à l'harmonisation des indicateurs, dont le suivi serait retracé dans un tableau de bord synthétique, permettrait de renforcer la crédibilité des objectifs fixés en matière de mobilité.

En réponse aux observations provisoires de la chambre, le président du conseil régional indique que, malgré les efforts déployés pour mesurer la part des différents modes de transport dans les déplacements, les données issues des enquêtes du Cerema (EMC2) et celles concernant les déplacements domicile-travail recueillies par l'Insee ne permettent pas d'évaluer la part modale captée par les réseaux de transport directement gérés par la Région.

### 1.2.2 La réception de la loi LOM par le conseil régional

À la suite de l'entrée en vigueur de la LOM, le conseil régional a adopté, en décembre 2020, les orientations retenues aux fins d'assurer ses nouveaux rôles en matière de mobilité. Il s'agissait de préciser de quelle manière la Région entendait travailler avec les territoires pour la mise en œuvre de la LOM.

Les objectifs portés par la LOM en matière de réduction des inégalités territoriales, de renforcement des offres de mobilité du quotidien et d'accélération de la transition écologique ont été abordés comme confortant les finalités du SRADDET des Hauts-de-France et la dynamique régionale enclenchée sous l'appellation « dynamique Rev3 ».

En association avec l'agence de la transition écologique (ADEME), le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), la Banque des territoires et les deux syndicats SRU<sup>8</sup>, la Région a contribué à la mise en place de cellules d'appui, afin d'accompagner les différentes collectivités dans l'appréhension de la mise en œuvre de la LOM. Des « rendez-vous compétence mobilité » destinés aux élus locaux comme aux techniciens ont matérialisé l'accompagnement de 21 communautés de communes.

### 1.2.3 Une réorganisation des services régionaux conforme aux objectifs de la loi

Parmi les huit pôles thématiques qui structurent les services régionaux, le pôle « Mobilités, infrastructures et ports », comprend lui-même trois directions. Des réflexions initiées en 2019 ont abouti à une réorganisation progressive du pôle concrétisée en 2021 par la création de la direction des services de transport (DST – 105 agents) et de la direction des infrastructures de mobilité (45 agents) comprenant notamment des services dédiés aux études, aux infrastructures ferroviaires, aux infrastructures multimodales. Cette première réorganisation ne répondait qu'imparfaitement au rôle d'AOM régionale désormais dévolu à la région et à l'approche intégrée et multimodale des politiques de mobilité portée par la LOM : au sein de la DST, les services scolaires et interurbains restaient segmentés en cinq services administratifs distincts, correspondant chacun aux cinq départements, le transport ferroviaire relevant quant à lui d'un autre service spécifique.

Pour tendre, à l'inverse d'une logique mode par mode, vers le pilotage d'une offre globale combinant le ferroviaire et le transport collectif routier et mettre fin à l'approche départementalisée, la DST a été restructurée fin 2023 autour de trois départements administratifs d'envergure multimodale : ceux du « Pilotage de l'offre de transport », de la « Gestion des droits scolaires et promotion du réseau régional », auquel s'ajoute un troisième plus organisationnel (*ingénierie administrative, financières et contractuelle*). En cohérence avec les principes introduits par la LOM, la région a donc réorganisé ses services en charge des mobilités. Ce cadre récemment renouvelé porte une ambition qui, pour l'heure, reste à concrétiser. Il doit permettre à la région d'aborder les enjeux de mobilité en privilégiant l'intermodalité en menant à bien les nombreux chantiers liés, d'une part, au pilotage des réseaux de mobilité régionaux et, d'autre part, à la coordination des différents acteurs.

## 1.3 La coexistence de deux syndicats SRU en charge des mobilités

En matière de gouvernance des mobilités, l'une des caractéristiques des Hauts-de-France réside dans l'existence de deux structures syndicales de coordination – le syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise (SMTCO) et Hauts-de-France Mobilités – sans toutefois assurer la couverture intégrale du territoire régional.

---

<sup>8</sup> Le syndicat mixte SRU, issu de la loi dite « solidarité et renouvellement urbain », est un outil de coordination dédié exclusivement aux mobilités. Il se distingue d'un syndicat mixte de transport en ce qu'il n'est pas AOM.

Bien que dotées du même statut juridique de syndicat SRU et de compétences en matière de coordination des offres de mobilité, de tarification, de billettique, et de développement de l'information multimodale, ces deux structures, par leur histoire et leur positionnement, exercent des missions très différentes au profit de leurs AOM adhérentes. Si le SMTCO assure le portage d'un système intégré pour le compte de ses AOM, Hauts-de-France Mobilités exerce davantage un rôle d'assemblier et de coordonnateur des différents systèmes mis en place par ses adhérents.

### **1.3.1 Le SMTCO, outil d'une solution unifiée et intégrée à l'échelle de l'Oise**

Créé en novembre 2006 à l'initiative du conseil général de l'Oise et comprenant alors, outre le département, la région Picardie et 11 AOM, le SMTCO a été pensé pour favoriser un développement coordonné des services de mobilité dans l'Oise. À l'exception des deux communautés de communes (CC) de l'Oise n'étant pas devenues AOM (CC Senlis Sud Oise et CC du Pays des sources), il regroupe actuellement l'ensemble des intercommunalités de l'Oise.

Au-delà du développement de l'information voyageur (compilation des fiches horaires) et de services spécifiques (centrale de réservation de transport à la demande puis de covoiturage), le SMTCO s'est principalement consacré au déploiement, via un marché de partenariat public-privé, de l'outil « SISMO » (système intégré des services à la mobilité dans l'Oise), connu sous l'appellation Oise Mobilité.

Cette solution technique innovante combine, de façon totalement intégrée et unifiée pour l'ensemble des AOM, information voyageur multimodale et billettique interopérable. Le SMTCO offre à ses membres tout un panel de services : équipement des bus en matériel billettique, mise à disposition de système de comptage pour les réseaux gratuits, fourniture des logiciels d'aide à l'exploitation, fourniture de solutions d'aide à l'exploitation.

Grâce aux remontées d'information facilitées par ce système unique et partagé par l'ensemble des AOM de l'Oise, le SMTCO met à disposition des usagers un service d'information voyageur en temps réel (mise à jour automatique en fonction des perturbations remontées), disponible en ligne et sur les panneaux d'information dynamique dont il équipe les principaux nœuds de mobilité. Cette approche originale, basée sur un système billettique et d'information voyageur totalement mutualisé à l'échelle départementale et porté par une seule structure, a été permise par une volonté politique forte de doter le SMTCO de ressources financières suffisantes. Grâce aux produits tirés du versement mobilité additionnel, le SMTCO ne prélève pas de cotisations auprès de ses membres<sup>9</sup> et leur assure une mise à disposition gratuite de l'ensemble des services qu'il propose. De plus, il joue un rôle de financeur auprès de ses membres, en leur attribuant des subventions pour soutenir la création ou l'amélioration de lignes de bus et de services de transport à la demande. Il leur apporte également son concours s'agissant du renouvellement des véhicules de transport.

En tant que membre du SMTCO, la région bénéficie des services proposés par le syndicat. Celui-ci participe par exemple à l'équipement des matériels utilisés dans l'Oise, permettant aux autocars concernés de disposer des outils de remontée d'information en temps réel déployés par le SMTCO.

---

<sup>9</sup> Entre 2019 et 2024, le SMTCO a perçu en moyenne 13,5 M€ par an au titre du VMA.

### 1.3.2 Hauts-de-France Mobilités<sup>10</sup>, ensemble des AOM adhérentes

Fin 2009, la démarche conduite par la région Nord-Pas-de-Calais a abouti à la création du syndicat mixte intermodal régional de transports (SMIRT), syndicat mixte SRU dont les missions en matière d'information voyageur multimodale, de coordination des offres de transports et d'intégration tarifaire se développent à partir de 2014. Composé à l'origine des 14 AOM du Nord-Pas-de-Calais (11 AOM locales, deux départements et la Région), le syndicat a pour principal projet le déploiement d'une billettique basée sur une carte de transport unique, la carte PassPass. Le périmètre de coopération dans lequel intervient le SMIRT est cependant différent de celui du SMTCO. La plupart des AOM adhérentes ont développé leurs propres outils de gestion des réseaux de transports et leur propre système billettique. Dans ce cadre, le syndicat a principalement porté son action sur l'interopérabilité entre différents réseaux structurés avec leurs propres outils, sur la vente multimodale et les calculs d'itinéraire.

Avec la fusion des régions, quatre AOM de l'Aisne adhèrent<sup>11</sup> au syndicat qui prend le nom de Hauts-de-France Mobilités en 2018. À partir de 2022, suite à leur prise de compétence mobilité, 14 communautés de communes du Nord et du Pas-de-Calais devenues AOM le rejoignent également, ainsi que la communauté de communes du pays du Coquelicot, située dans la Somme. HDF Mobilités regroupe désormais 35 adhérents autorités organisatrices de la mobilité<sup>12</sup> sur les 79 au niveau régional. Le syndicat continue de promouvoir les services proposés pour s'étendre à de nouvelles AOM.

Les ressources du syndicat sont composées principalement des participations de la Région, du département du Nord et de ses adhérents<sup>13</sup> et, dans une moindre mesure, par la ressource fiscale du versement mobilité additionnel. Les missions du syndicat se sont progressivement élargies. Le syndicat assure également des compétences en matière de covoiturage via la plateforme de mise en relation [passpasscovoiturage.fr](https://passpasscovoiturage.fr). Il a également modifié ses statuts pour se constituer en centrale d'achat afin de porter un marché mutualisé de transport à la demande pour les AOM adhérentes souhaitant avoir recours à ce service.

---

<sup>10</sup> À compter de la mi-2025, le nom du syndicat mixte est appelé à devenir « Mobilités en Hauts-de-France ».

<sup>11</sup> Communauté d'agglomération du Saint-Quentinoise, communauté d'agglomération de Chauny-Tergnier, syndicat Mixte des transports urbains du Soissonnais et CC de la région de Château-Thierry.

<sup>12</sup> Les deux derniers adhérents (2025) sont la communauté de communes du pays de Vermandois (Aisne) et la communauté d'agglomération Cœur de Flandre (Nord).

<sup>13</sup> Contribution forfaitaire régionale de 500 000 €, 20 000 € pour le département du Nord et 15 centimes par habitant pour les AOM locales.

### 1.3.3 Les freins à un syndicat régional unique et le besoin de coordination

Le SRADDET évoque, à terme, la perspective d'une fusion des deux structures. Les freins à un tel projet s'expliquent par l'exercice différencié, par les deux syndicats, des compétences qui leur sont dévolues au regard de leur statut juridique commun. HDF Mobilités se concentre sur les questions de billettique et d'information aux voyageurs tandis que le SMTCO a développé une logique totalement intégrée, en lien plus direct avec l'exploitation (équipement des véhicules, maintenance du matériel billettique) et jusqu'au traitement de la donnée. Cette différence dans l'échelle d'intervention se retrouve dans des modalités de financement différentes. Le SMTCO perçoit statutairement un versement mobilité additionnel adopté au plafond<sup>14</sup>. Le dynamisme de sa recette fiscale permet le financement en billettique de l'ensemble des adhérents qui bénéficient aussi de subventions d'investissement. Cette approche ne correspond pas à celle déployée dans le cadre de HDF Mobilités, dont les moyens sont plus limités. En l'absence d'harmonisation des modalités d'intervention et de financement, une fusion des deux structures à court terme paraît peu probable.

Cette réalité rend d'autant plus prégnants les efforts de coordination entre les différents acteurs à l'échelle régionale. Les syndicats SRU, la Région désormais cheffe de file de la mobilité, de même que le cadre de coopération que constituent désormais les bassins de mobilité, se chevauchent sur des enjeux similaires en matière de coordination des offres, d'information voyageur et de tarification. Afin de garantir une homogénéité des pratiques dans l'ensemble des Hauts-de-France, une bonne articulation entre les différentes formes de coopération doit être garantie.

La Région a indiqué que conformément à la LOM, elle entendait assurer son rôle de chef de filât en définissant les modalités de l'action commune à l'échelle des bassins de mobilité et en suivant la mise en œuvre des actions inscrites dans les contrats opérationnels de mobilité et les plans d'action commun en faveur de la mobilité solidaire. Dans ce cadre, elle entend s'appuyer sur les syndicats SRU pour développer des outils et services en lien direct avec leurs missions au service des AOM.

## 1.4 L'organisation régionale des mobilités issue de la LOM

### 1.4.1 Une large prise de compétence d'AOM par les communautés de communes sans bouleversement des services régionaux préexistants

Avant la mise en œuvre de la LOM de 2019, trente-quatre AOM, chargées d'organiser la politique de mobilité sur leur territoire en fonction des besoins locaux, couvraient 29 % du territoire régional. Seules quatre communautés de communes qui avaient fait le choix d'exercer tout ou partie de la compétence d'organisation de la mobilité au titre de leurs compétences facultatives, figuraient parmi ces AOM (deux dans l'Oise, les Sablons et la Plaine d'Estrées ; Retz-en-Valois dans l'Aisne et la communauté de communes Cœur d'Ostrevent dans le Nord au sein du syndicat mixte de transport du Douaisis). Trois autres communautés de communes (Clermontois, Picardie Verte et Thelloise dans l'Oise) avaient anticipé la LOM en devenant AOM.

---

<sup>14</sup> Au vu des règles prévues à l'article L. 2333-67 du CGCT, les caractéristiques démographiques des AOM relevant du SMTCO facilitent par ailleurs le cumul du versement mobilité et du versement mobilité additionnel.



Entendant mettre un terme aux zones blanches en matière de mobilité qui touchaient essentiellement les zones rurales, la LOM a ouvert à l'ensemble des communautés de communes la possibilité de se saisir d'une nouvelle compétence pour endosser le rôle d'AOM. Les intercommunalités concernées – 59 dans les Hauts-de-France – avaient jusqu'au 31 mars 2021 pour statuer<sup>15</sup>, avec la possibilité de demander le transfert de tous les services régionaux organisés strictement au sein de leur ressort territorial. Conformément à la loi, l'absence de prise de compétence au 1<sup>er</sup> juillet 2021 entraînait la désignation de la Région comme AOM locale de substitution.

En décembre 2020, le conseil régional des Hauts-de-France a arrêté sa stratégie de mise en œuvre de la LOM. Il s'est déclaré favorable à la prise de compétence AOM par les communautés de communes. Cette nouvelle compétence a été pensée comme propice au développement de nouveaux services répondant aux besoins locaux, plus particulièrement en zones peu denses. En revanche, la Région a appelé à la vigilance les futures AOM en les invitant à ne pas demander le transfert des services assurés intégralement par elle dans leur ressort territorial, constitués du transport collectif routier interurbain et scolaire. L'enjeu pour la Région était de maintenir la logique globale et l'homogénéité des dessertes en vigueur sans bouleverser l'équilibre économique des contrats la liant aux différents transporteurs.

Dès 2020, une trentaine d'échanges bilatéraux avaient eu lieu entre les services techniques de la Région et les communautés de communes pour examiner les conséquences de la LOM et envisager les articulations nécessaires entre l'action locale et les dessertes régionales. Cette démarche a été systématisée : en janvier 2021, un courrier a été adressé à l'ensemble des communautés de communes pour leur proposer d'échanger avant d'envisager un éventuel transfert des services assurés par la Région sur leur territoire.

Plus globalement, il s'agissait pour la Région d'assumer son nouveau rôle de chef de file de la mobilité conféré par la LOM en accompagnant les territoires dans leur réflexion sur la prise de compétence d'AOM. Ce sont ainsi plus d'une centaine de rencontres qui ont été organisées entre décembre 2020 et février 2021 sous différents formats (participation aux conseils communautaires, rendez-vous avec des élus, échanges techniques entre services). Près d'un quart de ces échanges ont eu lieu en partenariat avec la cellule régionale d'appui France Mobilités avec le soutien du centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) et des services de l'État<sup>16</sup>. Dans un temps relativement bref, cette mobilisation opérationnelle a permis un échange le plus large possible : sur les 59 communautés de communes appelées à se prononcer, seules 5 n'ont pas été rencontrées au cours de cette phase.

---

<sup>15</sup> Fixé au 31 décembre 2020, le délai prévu par la LOM a été prolongé jusqu'au 31 mars 2021 par une ordonnance du 9 décembre 2020, en raison de la crise sanitaire.

<sup>16</sup> Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement du logement (DREAL).

Au 31 mars 2021, 49 communautés de communes<sup>17</sup> sur les 59 concernées ont décidé de se saisir de la compétence mobilité. Désormais, le territoire régional est maillé de 79 AOM qui peuvent organiser sur leur ressort des services réguliers de transport public, à la demande, de transport scolaire, des services relatifs aux mobilités actives (vélo), aux véhicules partagés (covoiturage), des services de mobilité solidaire, de conseil en mobilité pour les personnes vulnérables, les employeurs ou les grands générateurs de flux (commerces, hôpitaux, etc.). Elles peuvent également contribuer au développement des mobilités actives et des mobilités partagées, aux services de mobilité solidaire et verser des aides individuelles à la mobilité.

À ce jour, aucune n'a demandé le transfert des services assurés par la Région au sein de son ressort territorial. Si les communautés de communes des Hauts-de-France se sont très largement emparées du nouveau rôle d'AOM offert par la LOM, cette prise de compétence n'a, en définitive, pas eu d'incidence jusqu'à présent sur l'organisation des services régionaux préexistants.

**Carte n° 2 : Les autorités organisatrices de la mobilité dans les Hauts-de-France**



Source : chambre régionale des comptes, à partir de la cartothèque de la région Hauts-de-France.

Note : la communauté de communes de Flandre Intérieure est devenue, au 1<sup>er</sup> janvier 2024, la communauté d'agglomération Cœur de Flandre.

<sup>17</sup> Dont la communauté de communes de Flandre Intérieure, devenue au 1<sup>er</sup> janvier 2024 la communauté d'agglomération Cœur de Flandre.

Conformément au cadre posé par la LOM, la Région est devenue AOM locale de substitution dans les dix communautés de communes ne s'étant pas dotées de la compétence mobilité. Elle exerce ainsi ce rôle sur des territoires correspondant au total à 12 % du ressort régional et 3,8 % de la population des Hauts-de-France.

**Tableau n° 3 : Communautés de communes où la Région est AOM locale par substitution**

Intercommunalité	Nombre de communes membres	Population	Département
CC Picardie des Châteaux	36	17 664	Aisne
CC du Pays de la Serre	42	14 720	Aisne
CC du Val de l'Aisne	58	20 620	Aisne
CC Cœur de l'Avesnois	43	30 306	Nord
CC Senlis Sud Oise	17	25 346	Oise
CC du Pays des Sources	48	22 633	Oise
CC Terre de Picardie	43	18 504	Somme
CC Ponthieu-Marquenterre	71	33 745	Somme
CC du Grand Roye	62	25 994	Somme
CC de l'Est de la Somme	41	20 641	Somme
Total population		230 173	

Source : chambre régionale des comptes, à partir des données recensées par le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

Le choix des intercommunalités concernées s'explique par deux raisons principales : soit la simple volonté de ne pas exercer la compétence, soit l'existence de services urbains dans les villes-centres qui auraient dû être transférés à la communauté de communes en cas de prise de compétence avec parfois des relations complexes entre l'intercommunalité, la ville-centre et les territoires ruraux. Parmi les dix EPCI, neuf intercommunalités n'ont pas délibéré sur le sujet. Seule la communauté de communes Senlis Sud Oise (CCSSO) s'était prononcée en faveur de la prise de compétence. Comme l'avait relevé la chambre dans son dernier rapport<sup>18</sup> consacré à la CCSSO, « *existaient au sein de l'intercommunalité d'importantes réticences essentiellement de la part de certains élus de communes rurales non limitrophes de Senlis – à voir le financement du transport urbain senlisien pris en charge par la communauté de communes, alors que leurs administrés n'en bénéficieraient que marginalement* ». L'accord d'un nombre suffisant de communes membres requis par la loi n'ayant pas été obtenu, le transfert de la compétence n'a pas eu lieu.

<sup>18</sup> Rapport d'observations définitives « Communauté de communes Senlis Sud Oise », publié le 17 juin 2022.

**Un paysage institutionnel non figé : des dynamiques de gouvernance appelées à modifier l'organisation de l'offre de mobilité**

Si, pour l'heure, aucune communauté de communes a manifesté d'intérêt pour récupérer les services organisés par la Région, les évolutions du paysage institutionnel appellent des adaptations continues en matière de gouvernance et de répartition de compétences.

Dès lors qu'elle remplit les conditions requises, une communauté de communes peut changer de statut en devenant communauté d'agglomération, emportant l'exercice obligatoire de nouvelles compétences. Il en est ainsi dans le département du Nord, où la communauté de communes de Flandre intérieure a laissé place au 1<sup>er</sup> janvier 2024 à la communauté d'agglomération Cœur de Flandre. Désormais en charge des transports urbains dans son ressort, l'EPCI a engagé une réflexion autour du déploiement d'un réseau de bus dont la mise en service devrait intervenir courant 2025. Le volume d'offres et la structuration des trois lignes régulières interurbaines organisées par la Région et qui desservent le territoire seront vraisemblablement appelés à évoluer au vu des obligations incombant désormais à l'agglomération.

D'autres dynamiques territoriales pourraient également être amenées à redessiner l'offre régionale en fonction de l'évolution des réflexions menées par des communautés de communes actuellement AOM visant à rejoindre des structures syndicales en charge des mobilités. De telles réflexions, qui existent dans le Douaisis (communauté de communes Pévèle-Carembault qui pourrait rejoindre le Syndicat mixte des transports du Douaisis) ou dans l'Avesnois (discussions entre Sambre Mobilité et trois communautés de communes adjacentes pour structurer une AOM d'un seul tenant). Si elles aboutissent, ces réflexions auront un impact structurant sur les contrats routiers interurbains et scolaires, en termes de périmètre, de volume d'offre, de structuration actuellement organisés par la Région.

Avec la LOM, le statut d'AOM a été déconnecté de l'organisation de lignes régulières de transport collectif, laquelle continue cependant de conditionner le prélèvement du versement mobilité. Si les échanges entre la Région et les syndicats SRU témoignent d'une mobilisation des AOM rurales, notamment en faveur des mobilités actives et partagées, ces dernières restent prudentes, leur nouveau statut d'AOM ne se traduisant par aucune ressource supplémentaire pour engager des projets en faveur des mobilités.

#### **1.4.2 La structuration du territoire régional en dix bassins de mobilité**

Pour organiser les mobilités à l'échelle des pratiques de déplacement, la LOM a prévu la constitution de bassins de mobilité dépassant les limites administratives des différentes AOM et devant couvrir l'ensemble du territoire régional (cf. annexe 2). Aux termes de l'article L. 1215-1 du code des transports, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2022, il appartient à la Région, en concertation avec les AOM, de définir et de délimiter ces bassins constitutifs de nouveaux espaces de référence en matière de mobilité.

Dans les Hauts-de-France, le lancement de la démarche d'élaboration des bassins a eu lieu dès janvier 2021, à l'occasion de l'installation de la nouvelle conférence territoriale de l'action publique (CTAP) à la suite des élections communales et intercommunales de 2020. La région a entendu constituer des bassins de mobilité à une échelle suffisamment large pour encourager le développement des pratiques intermodales et assurer la bonne coordination des différents acteurs. Dans la continuité des travaux menés antérieurement, les bassins ont été conçus comme permettant de décliner, à une échelle plus fine, les cinq espaces à enjeux identifiés dans le SRADDET adopté en juin 2020.

Le premier semestre 2021 a été consacré à des temps d'échange avec les différents partenaires. Outre les acteurs identifiés dans la loi (AOM existantes, syndicats mixtes SRU, départements et EPCI où la Région est AOM de substitution), la concertation s'est voulue le plus large possible, en étant ouverte aux structures pouvant devenir AOM, aux pôles métropolitains, aux agences d'urbanisme, aux régions limitrophes, aux acteurs transfrontaliers et aux services de l'État. Un espace internet dédié et un cahier de concertation ont notamment été mis à leur disposition. Dans le cadre des cinq rencontres organisées dans chacun des espaces à enjeu, plus de 170 partenaires ont été invités à s'exprimer. Fin juin 2021, à l'issue de cette phase, 45 contributions écrites ont été transmises aux services régionaux pour enrichir la réflexion liée à la constitution des bassins.

Au-delà des périmètres des différents EPCI à intégrer à la réflexion, la délimitation des bassins de mobilité a entendu s'affranchir des zonages administratifs préexistants, en prenant appui sur l'identification des besoins locaux et sur la réalité des flux. La cartographie des dix bassins de mobilité a été présentée lors de la CTAP de décembre 2021 puis arrêtée par le conseil régional le 27 janvier 2022. Les bassins comprennent entre 6 et 14 intercommunalités. La prise en compte des différentes dynamiques territoriales et des pratiques multi-échelle des déplacements a permis de s'affranchir des délimitations départementales et a conduit treize EPCI à s'inscrire chacun dans deux bassins de mobilité.

Certains découpages ont pu susciter des réserves, notamment dans l'Oise. Si l'identification des deux bassins a été réalisée dans un souci de cohérence avec les flux de mobilité constatés, une stratégie de coopération plus large, à l'échelle départementale, était déjà bien ancrée via le SMTCO.

Si l'article L. 1215-1 susmentionné rend possible la définition de bassins interrégionaux lorsque le territoire identifié comme pertinent pour organiser les mobilités se situe à la croisée de plusieurs régions, il n'existe pas de bassin commun avec l'Île-de-France dans le sud de l'Oise ou avec la région Grand Est concernant le sud de l'Aisne. En revanche, l'existence de deux communautés de communes à cheval entre les Hauts-de-France et la Normandie a abouti à la constitution d'un bassin interrégional pour chacune des deux régions. S'agissant des Hauts-de-France, le bassin « Littoral sud », sous influence abbevilloise, s'étend ainsi à 49 communes normandes membres des communautés de communes interrégionales des Villes Sœurs et d'Aumale Blangy-sur-Bresle, ces dernières appartenant également au bassin normand « Littoral Nord », sous influence dieppoise.

### **Les bassins de mobilité, nouvelle échelle de l'association des usagers**

Depuis les années 2000, des comités de ligne ont été organisés par les ex régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie, puis par la région Hauts-de-France afin d'informer les usagers et de permettre à ces derniers d'exprimer leurs suggestions et réclamation concernant le service de transport express régional (TER). Avec la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, ces instances ont pris le nom de comité de suivi des dessertes ferroviaires (article L. 2121-9-1 du code transports). Pour tenir compte de la nouvelle réalité introduite par la LOM, la Région a réorganisé ces comités, par ailleurs également compétents pour les transports interurbains et scolaires, à l'échelle des bassins de mobilité. En outre, ont également été créés des comités de bassins, instances de gouvernance spécifiques permettant d'assurer le suivi de la coopération en matière de mobilité à l'échelle de chaque bassin. En mai 2024, la Région a ainsi organisé pour la première fois dix réunions dans les bassins de mobilité désormais cartographiés. Cette nouvelle formule a vocation à réunir les différents usagers de la mobilité en portant sur l'offre de transport globale disponible dans chacun des territoires. D'un format d'environ 2 heures, la première édition de ces comités n'a cependant réuni qu'un très faible nombre de participants avec une moyenne<sup>19</sup> de 31 personnes présentes par session (y compris les élus, les associations, les usagers et les représentants des exploitants).

### **1.4.3 Les documents de cadrage à l'échelle des bassins de mobilité : contrat opérationnel de mobilité et plan d'action commun en faveur de la mobilité solidaire**

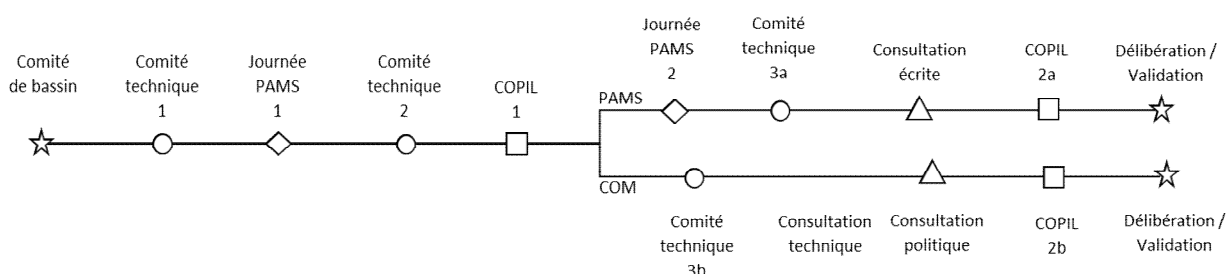
Aux termes de l'article L. 1215-2 du code des transports, la Région, en tant que cheffe de file de la mobilité, conclut à l'échelle de chaque bassin de mobilité un contrat opérationnel de mobilité (COM) avec les AOM, les syndicats mixtes de transport, les départements et les gestionnaires de gares de voyageurs ou de pôles d'échanges multimodaux concernés. Le COM définit les modalités de l'action commune des AOM ainsi que les modalités de coordination avec les gestionnaires de voirie et d'infrastructures pour créer et organiser des conditions favorables au développement de l'intermodalité. Conclu de manière pluriannuelle, le contrat détermine les résultats attendus et les indicateurs de suivi. La LOM a également introduit dans le code des transports la notion de plans d'action communs en faveur de la mobilité solidaire<sup>20</sup> (PAMS), lesquels visent à coordonner, à l'échelle de chaque bassin, les interventions pour la mobilité du quotidien des plus fragiles (personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ou de handicap). L'élaboration de chaque PAMS est pilotée par la Région et les départements en coordination avec les AOM concernées.

<sup>19</sup> Minimum 22 personnes (Arrageois) et maximum 37 personnes (Saint Quentinnois).

<sup>20</sup> Art. L. 1215-3 du code des transports.

Dans les Hauts-de-France, contrairement aux choix retenus dans d'autres régions, il a été décidé d'engager de façon concomitante l'élaboration des COM et des PAMS, et ce dans l'ensemble des dix bassins de mobilité. Ce choix résulte de la volonté de ne pas traiter à part la mobilité des personnes les plus fragiles mais d'appréhender leurs difficultés dans le cadre plus large de la mobilité du quotidien de toute la population, avec l'idée que les services de transport de droit commun doivent pouvoir être accessibles pour les publics fragiles. Cette approche s'est traduite par une première phase de diagnostic menée conjointement, avant une phase d'écriture spécifique à chaque document. Devant s'étendre de 18 à 24 mois, le calendrier d'élaboration global de conception des COM et des PAMS a été défini avec plusieurs temps forts. Dans chaque bassin, l'état des lieux, commun aux PAMS et aux COM, lancé par un comité de bassin et conclu par un comité de pilotage, s'est traduit par deux comités techniques et une « journée PAMS » permettant de rassembler les nombreux acteurs concernés par la mobilité solidaire.

**Schéma n° 1 : Processus d'élaboration des COM et des PAMS en Hauts-de-France**



Source : chambre régionale des comptes, à partir des données de la région Hauts-de-France.

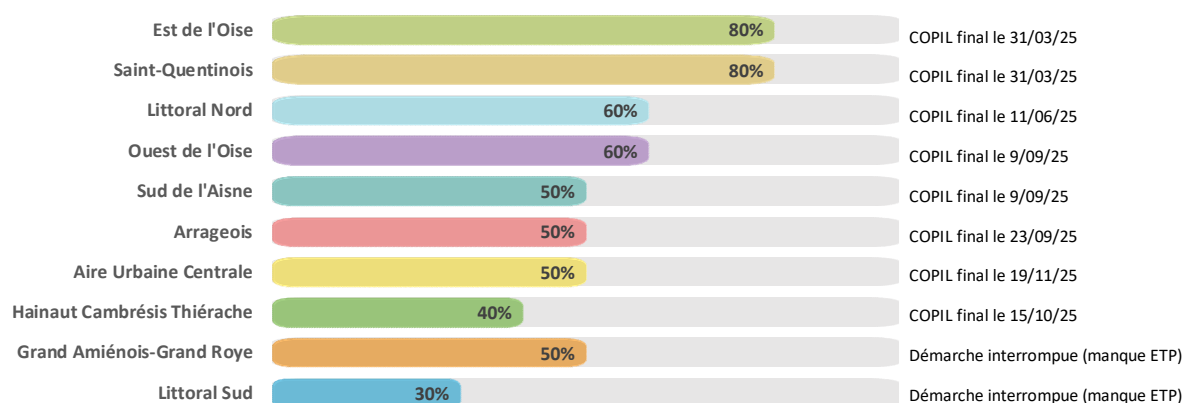
La fin du premier semestre 2023 a marqué le lancement de la démarche d'élaboration des PAMS et des COM dans les Hauts-de-France. Au-delà des réunions organisées dans les bassins de mobilité, des réunions de cadrage ont également eu lieu entre la Région, HDF Mobilité et le SMTCO. Des espaces collaboratifs sur internet ont également été mis en place pour faciliter les échanges et le partage des documents.

Le 12 décembre 2024, le conseil régional a approuvé le PAMS du bassin Grand Amiénois – Grand Roy, premier adopté au niveau national. Celui-ci met en particulier l'accent sur la nécessité de valoriser et de mieux faire connaître les nombreux dispositifs et services existants. Les 16 actions retenues dans le cadre du PAMS visent à renforcer l'écosystème de la mobilité solidaire et à poser les bases d'un partenariat pour mieux se coordonner et mutualiser les moyens afin de tendre vers une mobilité solidaire et équitable. Les PAMS des bassins Littoral Nord et Est de l'Oise ont ensuite été approuvés le 30 janvier 2025. Celui du bassin du Saint-quentinois a quant à lui été approuvé le 20 mars 2025. La Région a indiqué qu'au vu des fragilités socio-économiques présentes dans certains territoires, il existait une forte attente de l'ensemble des partenaires en matière de développement d'offres et de services à destination des publics les plus vulnérables. Les trois premiers PAMS ont été adoptés à l'unanimité au conseil régional.

Concernant l'élaboration des COM, le travail préparatoire a fait remonter de nombreuses attentes dans les différents bassins pour faciliter l'intermodalité. Cependant, les différentes attributions de la région (AOM régionale, AOM de substitution, chef de file en matière de mobilité) ne facilitent pas toujours la lisibilité de son action pour les autres collectivités, ce d'autant plus que le nombre de partenaires signataires – parfois jusqu'à une vingtaine – peut alourdir les procédures.

Si la dynamique enclenchée autour de l'élaboration des PAMS semble porter ses fruits, l'achèvement des contrats opérationnels de mobilité reste, plus de cinq ans après l'entrée en vigueur de la LOM, parcellaire. Il était prévu de conclure les COM courant 2024 pour qu'ils s'appliquent sur la période 2024-2029. Si plusieurs COM sont en phase finale de conception, aucun n'était formellement entré en vigueur à la mi-2025 ; d'autres étaient arrêtés, faute de personnel.

#### Schéma n° 2 : État d'avancement des COM dans les Hauts-de-France (situation début mars 2025)



Source : chambre régionale des comptes, à partir des données de la région Hauts-de-France.

Les COM des bassins de l'Est de l'Oise et du Saint-Quentinoise ont été approuvés par la commission permanente du conseil régional le 22 mai 2025. Si l'article L. 1215-2 du code des transports ne fixe pas d'échéance pour l'adoption des COM, ces contrats ont été conçus dans le cadre de la LOM pour créer et organiser des conditions favorables au développement des mobilités, en étant dotés d'indicateurs de suivi et d'objectifs explicites. Leur total achèvement, à brève échéance et pour l'ensemble du territoire, doit mobiliser la région, les COM constituant l'un des vecteurs de l'affirmation de son rôle de chef de file.

**Recommandation n° 1 : achever l'élaboration des contrats opérationnels de mobilité dans l'ensemble des dix bassins de mobilité.**

En réponse aux observations provisoires de la chambre, le président du conseil régional indique qu'au 1<sup>er</sup> juillet 2025, 75 % du travail d'élaboration des COM et 83 % de celui des PAMS seraient réalisés. Il précise que les équipes chargées d'élaborer ces documents de cadrage dans les différents bassins de mobilité étant à nouveau au complet, la dynamique engagée devrait se poursuivre pour permettre d'adopter tous les COM d'ici à janvier 2026.



---

### **CONCLUSION INTERMÉDIAIRE**

---

*Héritière de l'organisation spatiale des deux anciennes régions, la région Hauts-de-France se caractérise par des flux de mobilité importants, polarisés vers la métropole lilloise et l'Île-de-France et par un maillage urbain engendrant de nombreux flux domicile-travail. La longue histoire de coopération entre différentes autorités organisatrices en matière de mobilité explique la présence de nombreux acteurs, dont la coexistence de deux syndicats mixtes SRU.*

*Sous l'impulsion de la Région, l'esprit de la LOM a été fortement suivi, la quasi-totalité des communautés de communes ayant eu à se prononcer étant devenues AOM, même si les effets concrets sur les services proposés restent relativement limités à ce stade.*

*Si la LOM a entendu clarifier la gouvernance des mobilités, elle ne l'a pour autant pas rendu moins complexe. Désormais cheffe de file de la mobilité, sans formellement disposer de pouvoir de direction, la Région se trouve dans la situation de devoir assumer les responsabilités définies par la LOM, tout en conciliant son intervention avec celle des deux syndicats et du cadre constitué par les dix bassins de mobilité, autant d'échelons qui traitent d'enjeux similaires de coordination.*

*Si, pour l'heure, les bassins de mobilité n'ont pas acquis de caractère opérationnel, le total achèvement des contrats de mobilité, instruments locaux de gouvernance, doit contribuer à renforcer une bonne articulation territoriale des acteurs et affermir le rôle de la région Hauts-de-France en tant que cheffe de file des mobilités.*

---

## **2 L'OFFRE DE MOBILITÉ À L'ÉCHELLE RÉGIONALE : ENTRE ÉVOLUTIONS DES SERVICES STRUCTURANTS ET PILOTAGE DE L'INTERMODALITÉ**

Dans les documents régionaux de planification, l'organisation du système de mobilité repose sur des lignes dites structurantes, reliant les principaux pôles générateurs de déplacements et sur des lignes secondaires permettant un maillage plus fin des espaces les plus urbanisés. Enfin, les dessertes périurbaines ont vocation à assurer la connexion des zones les moins denses aux pôles d'emplois ou d'enseignement.

D'un point de vue opérationnel, le train est conçu comme la colonne vertébrale du système de transport, particulièrement pour les trajets origines-destinations de longue distance ou pour les relations entre les principaux pôles régionaux. Au second niveau, une offre de transport routière doit assurer un maillage dans les différents territoires, pour permettre l'accès aux pôles d'emploi, de services et d'enseignement les plus proches ou le rabattement vers les gares. Enfin, dans les espaces les moins denses, des services de transport adaptés et disponibles pour les personnes les plus éloignées de la mobilité et des facilités de transports doivent trouver leur place, comme le transport à la demande (TAD) ou le covoiturage.

### **2.1 Offre de mobilité pilotée par la Région et perspectives d'évolution**

Dans l'ensemble de son ressort, la Région est compétente pour organiser deux services de transport structurants qui ont vocation à constituer l'armature du système de mobilité : le transport ferroviaire et le transport interurbain par autocars<sup>21</sup>.

#### **2.1.1 L'offre ferroviaire : la volonté de préserver une desserte fine du territoire et de mettre à profit l'ouverture à la concurrence pour réinterroger le niveau de service**

Avec 2 800 km de lignes (soit 10 % du réseau ferré national), dont 1 800 sont électrifiées, les Hauts-de-France disposent de l'un des maillages ferroviaires les plus denses de France. Le réseau, constitué de 363 gares et points d'arrêts, permet à 96 % de la population régionale d'habiter dans un rayon de 10 km autour d'un point d'arrêt ferroviaire et 20 % à moins d'un kilomètre. Plus de 1 200 TER circulent chaque jour sur 41 lignes régionales, accueillant en moyenne près de 200 000 passagers quotidiens.

En cohérence avec la polarisation des flux de mobilité, le réseau s'organise principalement autour de la Métropole européenne de Lille et de l'Île-de-France. Les quinze gares régionales les plus importantes concentrent 55 % de la fréquentation du réseau et seules 5 gares enregistrent plus de 10 000 montées-descentes par jour. À l'inverse, un tiers des gares accueille quotidiennement moins de 1 % de la fréquentation du réseau.

---

<sup>21</sup> Le présent rapport ne porte pas sur les enjeux spécifiques relatifs aux transports scolaires.

Concernant l'offre de train express régional (TER), la Région définit le niveau de desserte attendu et fixe des objectifs de qualité du service. Elle finance l'exploitation du service conformément aux clauses financières comprises dans la convention de service public conclue avec SNCF Voyageurs, opérateur historique jusqu'à l'ouverture à la concurrence des services. Il revient également à la Région de financer l'achat du matériel ferroviaire et les installations de maintenance.

#### 2.1.1.1 Une volonté politique forte : se saisir de la mise en concurrence comme une opportunité de renouveler l'offre de service

La loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire impose une mise en concurrence pour tout contrat de service public de transport de voyageurs par chemin de fer à compter du 25 décembre 2023, date à laquelle les conventions de gré à gré avec la SNCF sont devenues impossibles. Face aux échéances imposées par la loi, toutes les régions ont signé, entre mars 2022 et décembre 2023, des avenants aux conventions TER en vigueur les engageant en général sur une dizaine d'années afin de préparer la mise en concurrence.

Dans les Hauts-de-France, la convention en vigueur avec la SNCF, signée en 2019, a fait l'objet d'un avenant en décembre 2023 pour la période 2024-2028. Au vu de ce délai resserré, les Hauts-de-France seront la première région où la mise en concurrence intégrale du réseau TER sera effective. Dans ce nouveau cadre, et pour répondre au besoin de maîtrise patrimoniale et de structuration du financement de l'actif ferroviaire, la Région a décidé la création d'une société publique locale de gestion des actifs et d'appui à la mobilité (SPL GAAM) qui sera chargée, pour son compte, de la gestion des matériels roulants confiés aux exploitants. L'ouverture à la concurrence de l'intégralité du territoire par allotissement est politiquement envisagée comme une opportunité pour redéfinir le niveau de service en matière de transport ferroviaire. Pour la Région, la définition de l'offre de référence en concertation avec le gestionnaire des infrastructures (SNCF Réseau) et indépendamment de l'entreprise ferroviaire exploitante constitue un levier important à mobiliser. En outre, les propositions d'amélioration<sup>22</sup> formulées par les candidats par rapport au cahier des charges arrêté par la Région constituent un autre atout pour faire évoluer l'offre de service.

---

<sup>22</sup> Comblement de trous d'offres en heures creuses, transformations de circulations techniques/à vide en circulations commerciales, etc.

Au terme de la procédure de mise en concurrence, la Région a attribué un premier lot, celui de « l'étoile d'Amiens » à SNCF Voyageurs pour une exploitation à compter du service annuel 2025. Le contrat de concession a été établi pour une durée de 10 ans et 6 mois, à compter du 8 juin 2023. Après une période de 18 mois de préparation, la phase d'exploitation d'une durée de neuf ans a débuté en décembre 2024. Sur ce secteur, qui représente environ 15 % du plan de transport du service régional de voyageurs (environ 200 trains par jour), la Région indique que la mise en concurrence a permis d'obtenir une augmentation de 9,5 % de l'offre commerciale, représentant une centaine de trains supplémentaires en circulation par semaine. En outre, les conditions de service définies dans ce nouveau cadre doivent permettre d'augmenter la fiabilité des dessertes, notamment en responsabilisant davantage l'opérateur<sup>23</sup>.

L'appel d'offres pour les « dessertes parisiennes » prévu en 2025 pour une mise en service en décembre 2027 en vue du service annuel 2028, constitue la prochaine étape de la mise en concurrence. L'offre de référence a été travaillée pour intégrer les changements d'horaires d'accroche en Gare du Nord et, en tant qu'option, l'offre supplémentaire rendue possible lorsque le projet « Roissy-Picardie » sera terminé. Les lots « Étoile de Lille – Littoral » (45 % de l'offre régionale) et « TER GV », sont par ailleurs en préparation, en vue d'une mise en service de la totalité des lots fin 2028.

#### 2.1.1.2 Un maillage ferroviaire au service des mobilités du quotidien : le soutien régional aux lignes de desserte fine du territoire

Au sein du territoire régional, 780 km de lignes<sup>24</sup> relèvent de la catégorie des lignes de desserte fine du territoire (LDFT)<sup>25</sup>, dont 613 km de lignes utilisées pour le transport de voyageurs. Sur les treize lignes de transport de voyageurs, certaines ne comportent que très peu de circulations mais d'autres, qui permettent de connecter des agglomérations régionales entre elles, connaissent des fréquentations pouvant atteindre plus de 30 trains par jour. La limitation des investissements sur ces lignes de voyageurs les moins circulées s'est traduit par des dégradations ou l'obsolescence de certains équipements, entraînant des arrêts de circulation et des limitations de vitesse<sup>26</sup>.

Pour garantir un maillage ferroviaire du territoire et la préservation des LDFT, la Région a investi dans la régénération et la réouverture de ces lignes, en particulier au travers des contrats de plan État-région. À la suite des réflexions menées à l'échelle nationale concernant les LDFT, le programme de régénération de ces lignes s'est inscrit dans le cadre du protocole d'accord conclu entre l'État et la Région, dont la signature a été autorisée par le conseil régional des Hauts-de-France en janvier 2022.

<sup>23</sup> Entreprise ferroviaire SVEA, SNCF Voyageurs étoile d'Amiens.

<sup>24</sup> Le propriétaire du réseau ferroviaire est l'État, qui confie à SNCF Réseau la mission de l'entretenir et de le gérer. Introduit par la LOM, l'article L. 2111-1-1 du code des transports ouvre la possibilité aux régions de solliciter un transfert de gestion des lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic. La région a indiqué que la sollicitation d'un tel transfert n'est pas d'actualité.

<sup>25</sup> Lignes classées UIC 7-9 AV.

<sup>26</sup> À l'échelle nationale, le contrat de performance conclu en 2017 entre l'État et SNCF Réseau avait prévu de limiter à 8,5 % la participation du gestionnaire d'infrastructure à la régénération des petites lignes.

**Tableau n° 4 : Répartition des LDFT des Hauts-de-France et clés de financement prévisionnelles résultant du protocole signé avec l'État**

Catégorie	Ligne	Taux État	Taux Région et collectivités	Taux SNCF Réseau
Catégorie 1 Réseau structurant	Crépy – Laon	0 %	0 %	100 %
	Laon – Hirson	11,50 %	80 %	8,50 %
Catégorie 2 Cofinancement CPER	Boves – Compiègne	26,50 %	65 %	8,50 %
	Valenciennes – Lourches	11,50 %	80 %	8,50 %
	Douai – Cambrai	22,50 %	69 %	8,50 %
	Étoile de Saint-Pol-sur-Ternoise	20 %	71,50 %	8,50 %
	Beauvais – Abancourt – Le Tréport	11,50 %	80 %	8,50 %
	Abbeville – Eu – Le Tréport	11,50 %	80 %	8,50 %
Catégorie 3 Lignes régionales	Ascq – Orchies (fermée en 2015)		100 %	
	La Madeleine – Comines (fermée en 2019)		100 %	

Source : chambre régionale des comptes, à partir de la délibération du conseil régional 2022.00267 du 27 janvier 2022.

Entre 2019 et 2023, plus de 142 M€ ont été mandatés pour la régénération des 13 LDFT. Au budget 2025, 27,2 M€ de crédits de paiement ont été prévus dans le cadre d'une autorisation de programme de 120,1 M€ permettant d'engager les actions inscrites au CPER, lesquelles doivent permettre de maintenir le maillage ferroviaire du territoire, facilitant les mobilités des usagers en préservant les petites lignes de rabattement vers les pôles d'échange.

#### **L'exemple de la régénération de la ligne Beauvais-Abancourt-Le Tréport**

Desservant les régions Normandie et Hauts-de-France – cette dernière étant par convention autorité organisatrice du service transport de la ligne –, la ligne Beauvais-Abancourt-Le Tréport présentait depuis le début des années 2010 un état de dégradation avancé, entraînant des mesures de limitations de vitesse allongeant les temps de parcours (en 2014, la vitesse entre Beauvais et Grandvilliers avait été réduite à 60 km/h au lieu de 100 km/h).

Un programme de travaux a été retenu en 2013 par les deux régions afin de pérenniser la voie, donnant lieu à de premiers travaux de régénération entre 2018 et 2020. En parallèle, une étude menée à partir de 2017 a permis d'établir un programme de rénovation des ouvrages d'art de la ligne. Après l'engagement de travaux d'urgence en 2024, la réhabilitation de 20 ponts rails métalliques est programmée entre 2025 et 2028. L'ensemble des actions engagées sur cette ligne doit permettre sa pérennisation pour une trentaine d'années pour le tronçon le plus circulé Beauvais-Abancourt, et pour quinze ans s'agissant du tronçon Abancourt-Le Tréport.

Depuis le financement des premières études, le budget global lié à cette LDFT représente 109 M€<sup>27</sup>, pris en charge à 65 % par la région Hauts-de-France, aux côtés de la région Normandie (21 %) et de SNCF Réseau (12 %).

<sup>27</sup> Dont près de 80 M€ pour la phase de régénération de 2018-2020 et 17 M€ pour la phase 2025-2028 concernant les ouvrages d'art.

### 2.1.1.3 Transport ferroviaire et transition écologique : des rames majoritairement électrifiées, des expérimentations à poursuivre

Sur les 276 rames en usage dans les Hauts-de-France, 169 sont électriques, soit 65 % du parc, lequel est complété par 73 rames bi-mode (électricité et diesel) et 34 rames fonctionnant au diesel. Dans l'objectif du verdissement du train, plusieurs expérimentations visant à réduire, voire supprimer, le recours au diesel, sont menées par la Région. Avec quatre autres régions (Nouvelle-Aquitaine, Occitanie, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Auvergne-Rhône Alpes), elle s'est associée en 2020 (2 M€ engagés à ce titre) au constructeur Bombardier Transport France et à SNCF Mobilités pour expérimenter la transformation d'un train bi-mode diesel-caténaire en un train bi-mode alimenté par batterie ou caténaire. Le test en service commercial, initialement programmé pour 2023 n'a pas encore pu avoir lieu. À ce stade, la transformation de la rame est reportée à septembre 2025. Si 46 rames pourraient à terme être concernées par un programme de transformation vers le train à batterie, la Région a indiqué que la transformation de la rame test est, pour l'heure, reportée du fait de contraintes budgétaires et de premiers résultats d'expérimentation peu concluants.

En 2021, la Région et SNCF Voyageurs ont également mené une expérimentation entre Paris et Laon, visant à faire circuler les rames bi-mode REGIOLIS avec un carburant d'origine 100 % végétale (biocarburant B100 fabriqué à partir d'huile de colza) en remplacement du diesel. Cette expérience a été concluante en matière de réduction d'émission de gaz à effet de serre, même si, pour l'heure, compte tenu des contraintes budgétaires, aucune décision n'a été prise pour généraliser ce biocarburant à l'ensemble des 27 rames REGIOLIS concernées.

### 2.1.2 L'offre d'autocars interurbains : une offre importante en attente de restructuration et d'une meilleure visibilité

Depuis 2017, la Région assure la gestion des transports interurbains et du transport scolaire (TIS), auparavant pris en charge par les départements<sup>28</sup>, en complémentarité avec l'offre ferroviaire et les réseaux de transport urbain des AOM locales. À l'échelle régionale, le réseau de transport interurbain est composé de près de 350 lignes régulières<sup>29</sup> desservant, dans plus de 3 000 communes, un total de plus de 13 000 points d'arrêt. Le service (12 000 courses quotidiennes) permet chaque jour d'assurer le transport de 280 000 personnes, dont près de 200 000 scolaires.

---

<sup>28</sup> La loi NOTRe du 7 août 2015 a transféré des départements aux régions la compétence d'organisation des transports interurbains à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2017 et des transports scolaires, à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2017. Les conseils départementaux ont conservé leur compétence d'organisation des transports pour les élèves et étudiants en situation de handicap.

<sup>29</sup> À titre d'information, l'ensemble des lignes régulières organisées par les AOM locales représente un total de près de 375 lignes.

L'organisation du transport interurbain par la Région s'est d'abord heurtée à des pratiques différenciées selon les départements, la conduisant à une première démarche d'harmonisation<sup>30</sup> dans la structuration des réseaux. Depuis 2019, l'offre de mobilité par cars interurbains n'a pas connu de transformation profonde. Quelques évolutions, variables selon les territoires, sont néanmoins intervenues. Dans le Nord, l'essentiel des modifications a consisté à simplifier les parcours entre AOM urbaines. Trois lignes de rabattement vers les gares ont également été créées dans le secteur de la Pévèle, afin de renforcer l'intermodalité car/train. Dans l'Oise, où la Région est venue en appui de la communauté de communes de l'Aire cantilienne pour financer la nouvelle ligne express Aire Cantilienne – Roissy CDG, certaines lignes express ont été renforcées, comme sur l'axe Beauvais-Amiens (601) et Creil-Senlis-Roissy (630) en fonction des besoins identifiés. Dans la Somme et dans l'Aisne, il n'y a pas eu d'évolution significative de l'offre sur la période. Actuellement, en matière de desserte, si certaines grandes agglomérations sont bien desservies par les réseaux de transports collectifs interurbains, d'autres territoires comme l'ouest de la Somme, l'est et le sud de l'Aisne ou le centre-ouest du Pas-de-Calais bénéficient d'une offre plus diffuse.

#### 2.1.2.1 Les perspectives : vers une lente restructuration à l'échelle des bassins de mobilité

Huit ans après la prise de compétence de la Région sur le transport routier interurbain, l'offre en la matière continue de reposer sur le découpage historique réalisé dans le cadre institutionnel des départements. Cette situation insatisfaisante est cependant appelée à évoluer. La Région, consciente que les services de mobilité doivent s'intégrer dans la nouvelle échelle de réflexion que constituent les bassins de mobilité, a engagé des réflexions pour proposer une nouvelle planification de l'offre de transport en réallotissant les contrats en cohérence avec les bassins.

Bien que pertinentes au vu des considérations ayant présidé à l'identification de ces nouveaux espaces de référence (prise en compte de la réalité des flux de mobilité), les réflexions sur ce réallotissement ne connaissent, pour l'heure, pas d'avancée concrète. À l'échelle de l'Aisne, une étude actuellement en cours devrait permettre de réinterroger la pertinence du tracé des lignes commerciales afin d'envisager une refonte du schéma de transport routier. Les premiers résultats, attendus courant 2025, devraient permettre de définir des principes structurants ayant vocation à être généralisés à l'ensemble des zones peu denses du territoire.

Outre l'adaptation à la géographie des bassins de mobilité, l'amélioration de la visibilité et de la lisibilité du réseau de lignes commerciales constitue un enjeu important. Afin d'accroître les tendances de report modal, la Région souhaite renforcer et valoriser un réseau d'autocars structurants plus lisible, complémentaire au réseau ferroviaire. Cette dynamique nécessite des diagnostics approfondis pour permettre de renforcer l'intermodalité entre offre ferroviaire et lignes routières régulières pour améliorer la couverture des territoires.

---

<sup>30</sup> Harmonisation de la politique tarifaire, règlement de transport scolaire unifié en 2020, renouvellement des différents contrats, renumérotation des lignes afin d'harmoniser leur référencement en 2021, etc.

Selon la Région, la difficulté principale tient à l'harmonisation de la date de fin des contrats actuels de transports routiers, s'étalant de 2027 à 2029, afin d'organiser les futurs lots à l'échelle des bassins de mobilité. Juridiquement, elle étudie donc la possibilité de prolonger les contrats de l'Aisne, du Nord et de la Somme pour les faire converger avec ceux de l'Oise et du Pas-de-Calais.

Si un mouvement de rationalisation des contrats a été initié par la Région, la réalisation du service repose encore sur 17 délégations de service public, 9 marchés et 2 contrats d'objectifs de service public avec la régie régionale des transports<sup>31</sup>. Cet émiettement contractuel n'est pas de nature à faciliter le suivi des obligations des différents prestataires, d'autant plus que les outils de suivi dont dispose la Région demeurent multiples<sup>32</sup>. Le réallotissement à l'échelle des bassins de mobilité gagnerait ainsi à s'accompagner d'une harmonisation des outils de remontée d'informations et de la définition d'un nombre cible de contrats routiers à même de garantir un suivi technique efficace.

#### 2.1.2.2 En dépit d'une tarification très attractive, un service peu visible pour les usagers

Au-delà de la gratuité du transport scolaire instaurée depuis 2020, la Région a adopté une politique volontariste forte en matière de tarification commerciale. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020, un trajet sur une ligne régionale était facturé 1 € aux usagers, tandis que l'abonnement mensuel tout public s'élève à 30 €<sup>33</sup>. En outre, plusieurs catégories d'usagers bénéficient de la gratuité des transports interurbains. À compter de septembre 2025, le tarif d'un trajet sur une ligne régulière a été porté à 2 €.

En dépit de cette tarification lisible et attractive, l'offre d'autocars interurbains peine à s'imposer dans le paysage des mobilités, conservant encore aujourd'hui la vision d'un usage essentiellement scolaire. Beaucoup d'habitants ignorent que les lignes sont accessibles à l'ensemble des usagers, limitant de fait la clientèle commerciale. Seules quelques lignes, notamment les lignes express, échappent à ce constat.

---

<sup>31</sup> La Région a regroupé les deux régies préexistantes par la création de la régie régionale des transports des Hauts-de-France (RRTHDF), en octobre 2024.

<sup>32</sup> Le système d'aide à l'exploitation-information voyageur (SAEIV) s'appuie sur trois outils différents (Matawan pour le 02, le 62 et 80, Zen Bus pour le 59 et Navineo pour le 60), assurant des restitutions avec des niveaux de précision différents.

<sup>33</sup> Pour les personnes âgées de moins de 26 ans, de plus de 65 ans, les personnes à mobilité réduite et celles qui prétendent au profil « coup de pouce interurbain », l'abonnement mensuel réduit est à 10 €.



**Les lignes express, un service à renforcer pour favoriser le report modal**

Ligne interurbaine assurant des liaisons rapides entre des pôles majeurs (villes, gares, zones d'activité, etc.) en limitant le nombre d'arrêts intermédiaires, la ligne express vise à offrir une alternative attractive à la voiture individuelle, en particulier sur des trajets domicile-travail.

La Région possède actuellement 13 lignes « express » (six dans l'Oise, six dans le Nord et une dans le Pas-de-Calais). Contrairement au rôle principalement scolaire constaté pour les autres lignes régulières, ces lignes express, assurant un rabattement vers des pôles d'emplois majeurs, se distinguent par un usage essentiellement commercial qui témoigne de la pertinence de cet outil pour favoriser le report modal. Au vu de ces constats, la Région n'exclut pas de développer de nouvelles lignes express, en fonction des besoins identifiés dans les bassins de mobilité et de ses capacités budgétaires.

De même, l'intermodalité car-train reste à ce jour relativement limitée, constat qui ne s'explique qu'en partie par des problèmes de coordination des offres. Pour lutter contre ce déficit d'image des transports interurbains et accroître leur fréquentation, la Région ne s'est pas dotée d'objectifs clairs et d'une politique structurée de développement du service. La valorisation du réseau de transports interurbains, dans un objectif d'augmentation de la fréquentation, passe actuellement par des mécanismes financiers incitatifs dans les contrats conclus avec les exploitants, ces derniers devant mettre en œuvre une politique commerciale afin de promouvoir et de développer la fréquentation commerciale.

Si ces mécanismes et obligations contractuels peuvent se révéler pertinents, ils gagneraient à s'inscrire dans une stratégie volontariste de développement de l'usage des autocars interurbains définie par la Région au regard d'objectifs chiffrés de développement de la fréquentation des lignes interurbaines. Cette stratégie pourrait, dans une première phase, se concentrer sur des lignes identifiées comme propices au renforcement d'un usage commercial et qui pourraient, à terme, créer une dynamique d'ensemble pour les réseaux interurbains.

**Recommandation n° 2 : définir une stratégie assortie d'objectifs chiffrés de développement de la fréquentation commerciale des lignes d'autocars interurbains.**

La Région estime que l'un des freins en matière d'offre interurbaine réside dans la méconnaissance du service. Or celle-ci n'a été, jusqu'à présent, que très faiblement compensée par la Région, la très faible mise en valeur de l'offre interurbaine n'ayant pas contribué à renforcer son attractivité. À titre d'illustration, jusqu'en juin 2025, la page internet de la Région consacrée aux autocars se contentait de renvoyer aux différents périmètres départementaux, sans que les informations ne soient ni harmonisées, ni faciles d'accès pour les usagers.

Consciente de la marge de progrès en la matière, et de la nécessité de mieux valoriser l'ensemble des services de mobilité qu'elle organise, la Région a décidé, en novembre 2024, de déposer la marque « Hauts-de-France Mobilités » auprès de l'Institut National de la Propriété Industrielle (INPI), afin de déployer un nom unique pour tous les modes de transports qu'elle organise. Cette démarche, qui doit permettre d'homogénéiser les différentes appellations actuelles (réseau Arc-en-ciel, Tran'80, Oise Mobilités, etc.), s'inscrit en cohérence avec le processus de régionalisation entamé en 2017. Couplée aux réflexions en cours de restructuration de l'offre interurbaine dans une perspective multimodale, elle doit se traduire par une politique de communication renouvelée, permettant l'identification du service par les usagers.

En réponse aux observations provisoires de la chambre, le président du conseil régional précise qu'une démarche a été engagée en juin 2025 afin de renforcer la visibilité du réseau interurbain routier et son intermodalité avec le train. Elle devrait être progressivement déclinée concernant les cars, les trains et les distributeurs de billets régionaux. Le lancement opérationnel de la marque « Hauts-de-France Mobilités » s'est accompagné de la mise en ligne d'un nouvel espace internet consacré aux transports.

Pour les autocars interurbains et scolaires utilisés par les différents prestataires, les cahiers des charges des contrats renouvelés entre 2019 et 2021 comportaient plusieurs objectifs tendant à renforcer le poids des autocars fonctionnant avec une énergie alternative au gazole. Pour le Nord, le Pas-de-Calais et l'Oise, les cahiers des charges exigeaient qu'un minimum de 5 % du kilométrage en charge des lignes interurbaines soit assuré par des autocars fonctionnant avec une énergie alternative au gazole (cars électriques, cars GNV ou décarbonés), à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2022 pour le Pas-de-Calais et l'Oise et à la fin du contrat dans le Nord. Pour la Somme, ce minimum de 5 % du kilométrage en charge devait être effectif dès le 1<sup>er</sup> septembre 2020. S'agissant du contrat d'objectifs de service public de la régie régionale des transports de l'Aisne (devenue régie régionale des transports des Hauts-de-France), il était prévu que les autocars au gaz représentent, au 31 août 2028, 40 % du parc de la régie. Cependant, dès 2025, l'acquisition par la RRTHDF de nouveaux cars GNV en remplacement des cars thermiques, a été suspendue, consécutivement aux décisions prises par la Région du fait des contraintes budgétaires.

Plus généralement, le morcellement des contrats ainsi que les contraintes budgétaires ou structurelles se traduisent par des difficultés à atteindre les objectifs fixés. À titre d'illustration, le contrat de concession des lignes du périmètre 2 (Pévèle) du département du Nord imposait l'introduction d'autocars à faibles émissions pour atteindre a minima 5 % du parc pour la dernière année contractuelle, sans que des choix de motorisation n'aient été arrêtés. L'objectif a été modifié en 2024 pour être revu à la baisse<sup>34</sup>. Des ajustements similaires de l'objectif de verdissement avaient déjà été réalisés en 2023 pour trois autres contrats de concession du réseau Nord. La part des véhicules propres dans l'ensemble de la flotte d'autocars des différents prestataires de transport reste, pour l'heure, très faible. Ainsi, en mai 2025, 5,8 % du parc d'autocars reposait sur des énergies alternatives, soit 146 cars au bioGNV et HVO sur les 2 500 en service.

---

<sup>34</sup> L'obligation de 5 % de véhicules alternatifs a été remplacé par un objectif de recours à un carburant alternatif « d'origine renouvelable » pour 5 % du kilométrage au minimum.

## 2.2 Le soutien régional à l'intermodalité : la politique de structuration des pôles d'échanges multimodaux

Au-delà des compétences propres qu'elle détenait déjà, la Région s'est vue confortée par la LOM en tant qu'AOM régionale et cheffe de file de la mobilité. À ce titre, le pilotage de l'intermodalité constitue un axe stratégique pour la Région. Facilitant l'intermodalité en assurant la connexion entre différents modes de transport, les pôles d'échanges multimodaux (PEM) constituent des infrastructures majeures dans le cadre des politiques de mobilité. Afin d'organiser le développement d'une armature structurée et cohérente, l'annexe au SRADDET portant planification régionale de l'intermodalité regroupe les pôles d'échanges multimodaux et points d'arrêts en plusieurs catégories, les deux plus importantes, au regard des flux de voyageurs et du niveau de service attendu étant les PEM régionaux (25) et les PEM de rabattement (26).

Pour concourir au développement de cette armature<sup>35</sup>, l'aménagement de PEM a fait l'objet de plusieurs décisions de la Région sur les dix dernières années. En 2016, le conseil régional a formalisé son engagement pour l'aménagement des haltes et des gares, puis des critères d'intervention de la Région ont été définis en 2017 dont celui du taux de financement de l'équipement. Son mode de calcul a été modifié en 2019 s'est stabilisé sur une participation régionale maximale de 50 % du coût des travaux identifiés comme éligibles, en incluant les fonds FEDER gérés par la région. Pour atteindre l'objectif 19 du dernier SRADDET, le conseil régional a décidé, pour 2024, de maintenir la participation régionale pour l'aménagement d'un PEM à un maximum de 50 % de l'assiette subventionnable retenue, avec toutefois un ajustement possible au regard de plusieurs critères<sup>36</sup>.

D'après les éléments chiffrés transmis par la Région (cf. annexe 3), une quarantaine d'opérations relatives aux PEM (financement d'études, installation de parking relais, d'abris vélos, etc.) ont fait l'objet d'un engagement régional de financement entre 2019 et 2023. Prises globalement, ces opérations, d'un total de 60 M€, ont été financées par la Région à hauteur de 22 % et à 32 % sur les fonds européens.

**Tableau n° 5 : Financement des pôles d'échanges multimodaux, 2019-2023 en €**

PEM	Coût de l'opération	Participation Région	Part financement Région	Fonds FEDER	Part FEDER
Régional	36 192 008	9 230 842	26 %	10 424 824	29 %
Rabattement	20 368 216	2 520 121	12 %	8 796 575	43 %
Autre	3 787 879	1 402 494	37 %	368 414	10 %
Total	60 348 103	13 153 457	22 %	19 589 813	32 %

Source : chambre régionale des comptes, à partir des données transmises par la Région.

<sup>35</sup> En 2018, les PEM terminés ou en cours de travaux se situaient essentiellement dans le département du Nord, dans des zones très habitées. À l'opposé, dans l'Oise, les rares PEM opérationnels se situaient dans des petites communes.

<sup>36</sup> Nature des projets, leur cohérence avec les objectifs de la région et de la participation financière de l'ensemble des partenaires financiers.

## 2.3 Appui aux nouveaux services de mobilité et transition écologique

La LOM a élargi les compétences des AOM au développement et au soutien de nouveaux services de mobilité (vélo, autopartage, covoiturage etc.). Ceux-ci doivent faciliter les déplacements du quotidien grâce à des solutions de transport plus accessibles, plus adaptées et diversifiées.

Concernant les mobilités partagées, si différents services d'auto-partage<sup>37</sup> ont été développés par les AOM locales<sup>38</sup>, essentiellement urbaines, il n'existe pas de service public régional d'auto-partage en complément des dispositifs existants. Les services de la Région estiment que ce sujet pourrait être envisagé à la lumière des diagnostics en cours et des actions qui seront inscrites dans les COM de chaque bassin de mobilité. Les réflexions en la matière pourraient s'avérer pertinentes, notamment dans les territoires ruraux et péri-urbains.

À l'échelle régionale, plusieurs initiatives en appui au covoiturage ont été prises par la Région et les syndicats SRU, tandis qu'une coordination s'organise pour faciliter le développement des services de transport à la demande.

### 2.3.1 Le soutien régional au développement du vélo

Au-delà des actions de communication et des initiatives visant à promouvoir le vélo, l'action régionale en matière de politique cyclable se concentre sur le financement des tracés intégrés dans le schéma régional des véloroutes. La Région s'est également dotée d'un plan vélo ayant vocation à traiter la question du vélo dans ses différentes composantes.

#### 2.3.1.1 La planification du réseau cyclable régional

La création et l'entretien des véloroutes et voies vertes (VVV) incombent aux différents maîtres d'ouvrage (départements, EPCI, communes, syndicats mixtes), auxquels la Région apporte un soutien financier en fonction des priorités définies. En février 2018, elle a formalisé sa politique vélo en fixant le cadre « Véloroutes et voies vertes », dont les objectifs comprenaient notamment la résorption des nombreuses discontinuités constatées, notamment dans les territoires ruraux. Deux ans plus tard, la Région s'est dotée d'un schéma régional des véloroutes et voies vertes (SR3V), renommé schéma régional des véloroutes depuis lors (SRV), déclinaison régionale du schéma national des véloroutes (SNV) conçu en faveur d'un développement cohérent du réseau régional cyclable, constitué par les itinéraires européens et nationaux du schéma national auxquels se sont ajoutés dix-sept axes d'intérêt régional. Le SRV a été intégré au SRADDET, acquérant ainsi une pleine valeur prescriptive.

---

<sup>37</sup> L'activité d'auto-partage est la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport classiquement individuels – voiture, scooter, vélo, trottinettes électriques – au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules.

<sup>38</sup> En pouvant être soutenus financièrement par les syndicats SRU.

Le SRV est actualisé régulièrement pour tenir compte des tracés réalisés, correspondant aux axes aménagés ou en cours d'aménagement, et intégrer les tracés d'intention. Dans l'état de situation à juin 2023, le SRV porte l'ambition d'un réseau cyclable de plus de 4 451 km dans l'ensemble du territoire régional, objectif largement supérieur à celui projeté en 2020 lors de l'élaboration du SRV qui prévoyait 3 000 km à l'horizon du SRADDET. À l'été 2023, près de 1 350 km de linéaires cyclables étaient ouverts.

**Tableau n° 6 : État d'avancement du SRV au 1er juin 2023 en km**

Typologie	EuroVélo	National	Régional	Local	Total général
Ouvert	498	360	331	150	1 339
Projet	194	333	1 345	1 075	2 947
Travaux en cours	62	38	65	0	165
Total général	754	731	1 741	1 225	4 451
Part Ouvert	66 %	49 %	19 %	12 %	30 %

*Source : chambre régionale des comptes, à partir des documents transmis par la Région.*

Pour renforcer le réseau cyclable et permettre le désenclavement de certains territoires, la région doit amener les maîtres d'ouvrage à respecter les contraintes techniques de réalisation, comme celles définies par le Cerema (largeur, revêtement, sécurité) et exigées par les financeurs. Les projets peuvent aussi être retardés par des arbitrages budgétaires défavorables ou par le manque de ressources humaines dans les collectivités concernées.

Dans l'objectif de poursuivre la dynamique enclenchée autour de la mobilité active et décarbonée que constitue la pratique du vélo, la région a adopté un plan vélo régional (PVR) en octobre 2023. Portant sur la période 2024-2028, ce document vise à clarifier le rôle des différents acteurs afin d'offrir aux usagers un maillage du territoire accessible aux vélos. Le plan vélo régional s'inscrit dans l'objectif de porter de 3 % à 12 % la part modale du vélo d'ici à 2030. À travers 9 orientations et 53 principes, la région et les différents acteurs concernés se sont engagés à mettre en place des actions à court et à plus long termes. Un premier bilan du plan vélo, daté du 10 juin 2024, a été réalisé par les services régionaux, 8 mois après son adoption. Un bilan à deux ans est attendu en septembre 2025.

Depuis l'adoption de la LOM, 49 km de véloroutes européennes ont été aidés financièrement par la région, 33 km de véloroutes nationales (16, 30 et 31) et 114 km de véloroutes régionales (364, 365 et 370). L'objectif de la région est de finaliser les Eurovélo (EV5) d'ici à 5 ans, les véloroutes nationales (V31, V32 et V34) d'ici à 10 ans et les véloroutes régionales d'ici à 20 ans. En outre, plusieurs études sont menées depuis 2024<sup>39</sup> concernant les connexions cyclables entre les gares, les sites touristiques ou les établissements d'enseignement pour favoriser l'intermodalité.

<sup>39</sup> En partie financées dans le cadre de l'appel à projet (AAP) AVELO 3 lancé par l'ADEME.

### 2.3.1.2 L'aménagement des stationnements vélos sécurisés prévu par la LOM

L'article L. 1272-2 du code des transports, issu de la LOM, impose aux gestionnaires de gares de fournir des stationnements sécurisés pour les vélos dans une liste de gare dressée par décret au regard de leur importance et de leur fréquentation<sup>40</sup>. Dans les Hauts-de-France, ce sont 106 points d'arrêt, correspondant à environ 3 100 places qui sont concernés par cette réglementation. En 2024, 31 sites disposaient déjà des équipements requis et 75 sites restaient à équiper en stationnement sécurisé, dont 62 traités en maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions et 13 pris en charge par des collectivités locales volontaires. Les premiers abris vélos sécurisés ont été mis en service fin 2024. D'après les informations communiquées à la chambre, l'ensemble des aménagements requis devraient être achevés d'ici à la fin de 2025, avec un retard par rapport aux objectifs initialement envisagés.

Concernant le coût des installations, le financement par l'État, plafonné à hauteur de 1 800 € par place (soit un total de 5,6 M€ pris en charge au titre des crédits France Relance), est insuffisant, ce qui a nécessité des subventions régionales complémentaires de plus de 400 000 € décidées à deux reprises en 2022 pour les 62 sites sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions<sup>41</sup>. Parmi ceux-ci, 19 seront équipés de 24 consignes fermées (certaines gares disposant de 2 abris), dotées d'un système d'accès contrôlé pour les abonnés (PassPass) et les utilisateurs occasionnels (lecture QR code). Les coûts induits par la mise en place d'un site internet et d'une plateforme téléphonique pour la gestion de ces consignes fermées seront pris en charge par la région, tout comme la maintenance et l'entretien des abris vélos. Ces nouveaux aménagements devraient permettre, conformément aux orientations fixées par la LOM, de faciliter la complémentarité train-vélo.

### 2.3.2 Faciliter le déploiement des services de transport à la demande : des partenariats entre AOM locales, HDF Mobilités et la région

Les services publics à la demande de transport routier (TAD) de personnes « *sont des services collectifs offerts à la place, déterminés en partie en fonction de la demande des usagers, dont les règles générales de tarification sont établies à l'avance* ». La région n'assume pas de compétence directe en la matière, le TAD relevant des AOM locales, en coordination avec les syndicats SRU. À cet égard, le syndicat Hauts-de-France Mobilités a modifié ses statuts en 2024, afin de se constituer en centrale d'achat pour des services mutualisés de TAD au profit de ses adhérents, et notamment des nouvelles AOM rurales dans lesquelles le TAD peut offrir une solution de mobilité adaptée pour résorber les zones blanches.

Afin de permettre à neuf EPCI d'organiser des services de TAD desservant des points d'arrêt en dehors de leurs territoires (gares, établissements administratifs ou de santé), des délégations de compétences ont été consenties par la Région par voie de convention. La résorption des zones blanches passe ainsi par une coopération entre différents acteurs, au service des usagers. Mis en œuvre depuis novembre 2024 dans les communautés de communes des Hauts-de-Flandres et Pays d'Opale, le service s'étend en 2025 aux communautés de communes du Ternois et des 7 Vallées.

<sup>40</sup> La liste et les équipements requis ont été fixés par le décret n° 2021-741 du 8 juin 2021.

<sup>41</sup> Parmi ces 62 gares, 57 gares devaient bénéficier de 2 387 952 € HT, dont 17 % région (400 752 €) pour être équipés en stationnement, les 5 gares restantes devant être financées à 100 % par l'État (2 044 700 € HT).

### 2.3.3 Le développement du covoiturage

Le syndicat Hauts-de-France Mobilités a ouvert en 2017 un portail public de mise en relation [www.passpasscovoiturage.fr](http://www.passpasscovoiturage.fr) pour les habitants des Hauts-de-France, permettant également aux employeurs de créer leur propre communauté de covoitureurs pour faciliter la mise en relation entre leurs salariés. Dans l'Oise, le SMTCO avait également lancé sa plateforme « [covoiturage-oise.fr](http://covoiturage-oise.fr) », qui a été fusionnée avec la plateforme PassPass au 1<sup>er</sup> février 2024, permettant une unification régionale du service public de covoiturage, lequel se superpose aux initiatives locales de quelques AOM, en plus des acteurs privés ou associatifs. Au-delà du portail de mise en relation, Hauts-de-France Mobilités mène des opérations promotionnelles et de communication en faveur du covoiturage (semaine de mobilité, défi régional du covoiturage, marché d'animation vers les entreprises et collectivités pour promouvoir le covoiturage). Début 2025, 16 837 usagers étaient inscrits sur la plateforme et plus de 90 communautés d'employeurs étaient constituées. Les objectifs affichés pour la période 2025-2026 visent notamment à toucher davantage de zones d'intermodalité, et à mener à bien une expérimentation de ligne de covoiturage dynamique<sup>42</sup> entre Dunkerque et Calais.

Pour contribuer à la planification du covoiturage, l'article L. 1231-15 du code des transports prévoit que « *les autorités mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, établissent un schéma de développement des aires de covoiturage destinées à faciliter la pratique du covoiturage* ». À l'échelle des Hauts-de-France, deux schémas ont été réalisés en matière de covoiturage. Le premier, interdépartemental, a été adopté en 2015 par les conseils départementaux du Nord et du Pas-de-Calais. En 2022, le conseil départemental de la Somme s'est également doté d'un schéma. En revanche, une telle démarche de planification n'a pas été entreprise à l'échelle régionale.

---

<sup>42</sup> Service structuré permettant de mettre en relation en temps réel des conducteurs et des passagers pour des trajets sur un axe déterminé, souvent en milieu périurbain ou rural. Contrairement au covoiturage classique, elle fonctionne sans réservation préalable obligatoire.

Dans le cadre de son rôle de chef de file de la mobilité, la Région pourrait systématiser et ordonner les démarches entreprises, afin que l'ensemble du territoire régional soit couvert par un plan cohérent de développement des aires de covoiturage, afin d'accompagner le développement de cette mobilité.

**Recommandation n° 3 : élaborer un schéma unifié permettant de planifier et de structurer, à l'échelle de l'ensemble du territoire régional, le développement des aires de covoiturage en fonction des besoins identifiés.**

### 2.3.4 Le suivi régional du développement de la mobilité électrique

En lien avec l'axe stratégique régional que constitue le développement de l'électromobilité dans les Hauts-de-France, notamment repris en annexe 4 du SRADDET, la région assure un suivi de l'avancée des schémas directeurs pour les infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) dans les différents territoires. Cette supervision a notamment lieu dans le cadre du COREM, le collectif opérationnel régional des acteurs de l'électromobilité, que la Région pilote en partenariat avec la société Enedis et la Chambre de commerce et d'industrie Hauts-de-France afin de soutenir le développement de l'électromobilité dans la région. En son sein, un groupe de travail est consacré aux IRVE. Un baromètre de l'électromobilité, publié chaque trimestre, comprend un suivi du déploiement des IRVE dans la région. Le groupe de travail assure également un suivi du déploiement des schémas IRVE consacrés plus spécifiquement aux IRVE ouvertes au public, et notamment celles qui sont déployées par les acteurs publics.

En outre, le conseil régional a décidé début 2025 de nouvelles mesures de soutien au développement des véhicules électriques.

**Les mesures de soutien aux véhicules électriques décidées en 2025  
par le conseil régional**

Avec la fin du dispositif régional d'aide à la conversion au bioéthanol<sup>43</sup> et afin d'encourager l'utilisation des véhicules peu polluants, la Région a adopté le 30 janvier 2025 le principe d'un dispositif d'aide individuelle d'accompagnement à la recharge résidentielle<sup>44</sup> des particuliers utilisateurs de véhicules électriques n'ayant pas la possibilité de recharger à domicile ou sur leur lieu de travail, sans qu'une date de mise en place ne soit annoncée à ce stade.

Par ailleurs, le conseil régional a décidé le maintien de la gratuité du certificat d'immatriculation pour les véhicules électriques à 100 % en renouvelant, le 30 janvier 2025, l'exonération totale de taxe régionale votée depuis 2020<sup>45</sup>.

<sup>43</sup> Cf. annexe n° 3.

<sup>44</sup> Selon le baromètre de l'électromobilité du COREM (situation en juin 2024), sur un parc automobile de 3 millions de véhicules, le territoire compte près de 92 000 véhicules électriques (VE) et 54 000 hybrides rechargeables (VHR). Toutefois, seule la moitié des particuliers utilisant un véhicule électrique disposent d'un point de recharge.

<sup>45</sup> Les véhicules hybrides quant à eux sont en exonérés de 50 % du montant de la taxe depuis la délibération n° 2022.02034 du 17 novembre 2022.



## 2.4 Billettique, information voyageur et intégration tarifaire en Hauts-de-France : une facilité d'accès pour les usagers à renforcer

Si l'appropriation des services de mobilité par les usagers demeure variable selon les réseaux, des outils visant à en faciliter l'interconnexion ont été progressivement développés à l'échelle du territoire régional.

### 2.4.1 Harmonisation billettique régionale et information voyageur

En Hauts-de-France, les initiatives prises par les différentes AOM en matière de mobilité ont historiquement abouti à l'existence de plusieurs systèmes billettiques. À côté du système unique de l'Oise équipant depuis 2014 l'ensemble des réseaux de transport (hors ferroviaire), le système PassPass développé par Hauts-de-France Mobilités a entendu promouvoir l'interopérabilité des différents systèmes billettiques grâce à un référentiel fonctionnel commun élaboré à l'échelle du Nord-Pas-de-Calais. Étendu en 2019 à l'ensemble du réseau TER régional, il s'est élargi à plusieurs AOM partenaires.

#### La centrale PassPass

La carte permet de charger les titres des différents services de mobilités présents sur le territoire des Hauts-de-France : transports urbains et interurbains, TER, stationnement vélo, vélos en libre-service. La carte permet également d'accéder à 400 bornes de recharge des véhicules électriques ouvertes au public dans le Nord et le Pas-de-Calais. Elle permet également la recharge sur les bornes publiques des départements de l'Aisne, de l'Oise et de la Somme ainsi que sur d'autres bornes réparties sur le territoire national grâce à des accords d'itinérance.

En 2023, dans le cadre du renouvellement (SISMO 2) de son système intégré des services à la mobilité, le SMTCO a établi un système billettique interopérable avec le référentiel PassPass et l'usage de la carte PassPass a été étendu à l'ensemble des AOM de l'Oise bénéficiant du système billettique géré par le SMTCO<sup>46</sup>.

Si le support que constitue la carte PassPass initie une forme d'uniformisation billettique au niveau régional, le degré d'intégration des différents réseaux reste très variable<sup>47</sup>. Plusieurs AOM disposant d'un réseau de transport régulier n'adhèrent pas au syndicat<sup>48</sup> et conservent une gestion des titres de transport non intégrée à PassPass, ce qui est également le cas de certaines AOM<sup>49</sup> qui adhèrent pourtant au syndicat.

---

<sup>46</sup> Une convention entre le SMTCO et HdF Mobilités a été signée pour améliorer l'échange et la qualité des données de transport, ainsi que pour garantir l'interopérabilité billettique sur les réseaux de transports collectifs.

<sup>47</sup> Hors réseaux gratuits.

<sup>48</sup> Laon (réseau Tul), communauté de communes de Retz-en-Valois (Retzéo), communauté de communes de la Haute Somme (Transports urbains de Péronne), Amiens métropole (réseau Ametis), communauté d'agglomération de la Baie de Somme (BaaG à Abbeville).

<sup>49</sup> Sambre Mobilités (réseau Stibus), communauté d'agglomération de la région de Château-Thierry (réseau Fablio), syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais (SITUS), communauté d'agglomération Chauny-Tergnier-La Fère (réseau TACT), communauté d'agglomération du Saint-quentinois (réseau Pastel), communauté d'agglomération des 2 Baies en Montreuillois.

Les possibilités d'achat en ligne restent relativement limitées. S'agissant des services organisés par la Région, seuls les titres du réseau interurbain du Nord sont accessibles sur le site, lequel ne permet également l'achat de titres que pour cinq réseaux de transport<sup>50</sup> locaux. Outre l'élargissement général de la vente en ligne, l'un des principaux axes de travail concerne, dans la perspective de la mise en concurrence de l'ensemble des services ferroviaires, la vente en ligne de titres de transport TER, qui demeure pour l'heure uniquement accessible par le site internet de l'opérateur historique. En outre, la praticité de la carte doit encore évoluer, le chargement de titres étant subordonnée à sa mise à jour par le réseau concerné, sans possibilité d'actualisation des droits par les autres réseaux de transports.

Le calculateur d'itinéraire multimodal et multi-réseaux intégré à la centrale PassPass demeure quant à lui théorique, la mise à jour en temps réel des informations étant pour l'heure restreinte au département de l'Oise grâce aux outils développés par le SMTCO.

Afin d'améliorer l'information voyageur à l'échelle régionale, Hauts-de-France Mobilités développe un annuaire des mobilités devant rassembler des informations sur l'ensemble des mobilités, dont la mobilité solidaire. Ayant vocation à être intégré à la plateforme PassPass, il pourra alimenter les différents outils pour améliorer les informations accessibles pour les usagers. La pertinence de cet outil dépendra de la mobilisation de l'ensemble des partenaires pour alimenter et mettre à jour les informations.

Nécessitant une coopération renforcée entre les différents acteurs régionaux de la mobilité, le déploiement, à échelle régionale, d'un système billettique davantage intégré permettrait de faciliter le parcours des usagers en favorisant le report modal vers les transports en commun. Une forte mobilisation de la Région en ce sens est nécessaire.

**Recommandation n° 4 : encourager le développement d'un système billettique plus intégré à l'échelle régionale.**

En réponse aux observations provisoires de la chambre, le président du conseil régional a indiqué que la Région s'engageait dans un projet de distribution des titres TER au sein de la centrale multimodale PassPass. À plus long terme, à l'horizon 2028, la Région souhaite développer, en complémentarité des fonctionnalités proposées par la centrale PassPass, son système régional de distribution et d'information voyageur, afin de rapprocher les offres régionales routières et ferroviaires en maîtrisant ses référentiels de données, sa stratégie de distribution, son système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs et son service de relation usagers.

---

<sup>50</sup> Artis (communauté urbaine d'Arras), Ilévia (Métropole européenne de Lille), Marineo (Communauté d'agglomération du Boulonnais), Tadao (Artois Mobilités), Transvilles (Simouv).

## 2.4.2 Une tarification multimodale peu développée

S'il n'existe pas de tarification commune « PassPass » lisible et accessible, plusieurs formes de tarification multimodale, basées sur des accords de tarification entre la région et les AOM volontaires, existent dans les Hauts-de-France. En matière d'intégration tarifaire<sup>51</sup>, quelques partenariats permettent de simplifier les parcours des voyageurs qui peuvent avec un seul titre, emprunter plusieurs réseaux de transport. Dans le périmètre de certaines AOM partenaires, les titres des réseaux locaux permettent d'emprunter le TER, l'offre ferroviaire régionale adoptant ainsi la tarification en vigueur dans le périmètre de l'AOM.

Dans tous les cas, seuls les titres et abonnements chargés sur une carte PassPass permettent des déplacements multimodaux<sup>52</sup>. Les conditions d'accès aux services régionaux varient cependant d'un réseau à l'autre. Ainsi, dans le périmètre de la Métropole européenne de Lille (MEL), la plupart des titres et abonnements Ilévia permettent d'accéder, dans le ressort de la MEL, aux cars interurbains du réseau Arc-en-ciel et aux TER circulant entre les 38 gares du territoire. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2024, le réseau Artis de la communauté urbaine d'Arras (CUA) est lui aussi concerné par l'intégration tarifaire. Si les différents titres de transport Artis donnent tous accès aux six lignes régionales à l'intérieur du périmètre de la CUA, les trajets en TER compris entre les six gares du territoire ne sont ouverts, sans surcoût, qu'aux titulaires d'un des abonnements proposés par Artis.

Au-delà des initiatives en matière d'intégration tarifaire, plusieurs formules de combinaisons tarifaires, combinant selon les cas les offres régionales et les offres urbaines avec une tarification spécifique, ont également été développées. Les titres intégrés Ilévia (unitaire et hebdomadaire)<sup>53</sup> permettent ainsi aux usagers du réseau urbain d'accéder à une vingtaine de communes situées en dehors de la MEL en accédant aux autocars régionaux assurant leur desserte. S'agissant de l'offre TER pilotée par la Région, quelques packs, à vocation touristique, permettent de combiner trajet ferroviaire et usage des réseaux locaux.

Globalement, les initiatives en matière de tarification multimodale demeurent relativement réduites. Au-delà des nouveaux partenariats qui pourraient voir jour pour simplifier le recours aux transports publics par les usagers, une meilleure promotion des solutions intégrées proposées permettrait de renforcer leur lisibilité pour les usagers.

---

<sup>51</sup> L'intégration tarifaire désigne l'adoption, par l'offre régionale, de la tarification applicable dans le périmètre de l'AOM en acceptant les titres de transport qu'elle émet sur les réseaux de cars interurbains ou TER. Les alignements tarifaires font l'objet de compensations financières réglées par les conventions conclues entre AOM locale et régionale.

<sup>52</sup> Les tickets rechargeables ne permettent pas de voyager sur les réseaux régionaux.

<sup>53</sup> 2,3 € par ticket, ou 21 € pour la formule hebdomadaire.

---

### **CONCLUSION INTERMÉDIAIRE**

---

*En matière de mobilité, la Région organise deux services structurants. L'offre ferroviaire constitue l'armature du système de mobilité, avec quelque 200 000 voyageurs quotidiens. En complément, les transports interurbains par autocars, en plus de leur vocation scolaire, doivent permettre de compléter le maillage du territoire.*

*Le renouvellement de l'offre TER attendu dans le cadre de la mise en concurrence et la restructuration des réseaux d'autocars au vu des bassins de mobilité doivent permettre de repenser le niveau et l'organisation des services en fonction des besoins des usagers. En parallèle, une politique de communication renouvelée permettrait de rendre l'offre d'autocars plus lisible afin de renforcer son appropriation par les habitants.*

*Dans le cadre de son rôle de cheffe de file de la mobilité, la Région apporte son concours aux AOM locales pour la réalisation d'aménagements en faveur de l'intermodalité et du développement des mobilités douces.*

*Au-delà de l'existence d'une offre de mobilité, la facilité d'accès des usagers aux différents services et à une information claire et complète constitue un enjeu important. Bien que des avancées aient été réalisées en matière d'interopérabilité, avec une carte billettique commune à plusieurs réseaux de transport, des efforts importants restent à engager, en collaboration entre la Région, le SMTCO et Hauts-de-France Mobilités, pour renforcer le maillage territorial des outils PassPass et simplifier les parcours voyageurs.*

---

### 3 LE FINANCEMENT RÉGIONAL DES MOBILITÉS

#### 3.1 Les transports, deuxième poste des dépenses de fonctionnement de la Région

Dans le budget principal de la Région, les dépenses de fonctionnement relatives aux transports, retracées au chapitre 938, constituent le deuxième poste, derrière celles comptabilisées au titre du chapitre 932 « Enseignement, formation professionnelle et apprentissage ». En moyenne annuelle, elles se sont élevées à 892 M€ sur la période 2019-2023, représentant près de 37 % de l'ensemble des dépenses de fonctionnement de la Région (2 606,54 M€ en 2023). Ces dépenses sont logiquement contraintes par les offres de transport directement gérées par la Région au titre de ses compétences, l'organisation du service ferroviaire et les transports scolaires et interurbains représentant 97 % des dépenses de fonctionnement consacrées au transport.

**Tableau n° 7 : Transports scolaires et interurbains et transport ferroviaire dans les dépenses de fonctionnement**

En M€	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Total des dépenses réelles de fonctionnement	2 400,12	2 293,17	2 400,69	2 443,28	2 606,54	2 727,7	2 620,57
Chapitre 938 « Transports »	886,38	849,31	889,82	913,01	923,16	931,3	965,6
<i>dont transports scolaires et interurbains</i>	385,64	331,40	372,83	367,89	388,61	396,6	404
<i>dont transport ferroviaire</i>	477,52	489,22	458,60	528,96	522,31	517,7	545,7

Source : chambre régionale des comptes, à partir des comptes de gestion et comptes financiers uniques (2019-2023) et des budgets primitifs (2024 et 2025).

Plus de la moitié des dépenses pour les transports concerne l'exploitation du TER, financée par la Région via une contribution financière annuelle versée à SNCF Voyageurs conformément à la convention d'exploitation du service public délibérée en octobre 2019. Après avoir atteint 521,9 M€ en 2022, le montant de cette contribution a représenté 510,4 M€ en 2023<sup>54</sup>. Pour 2025, avec la mise en exploitation du lot de l'Étoile d'Amiens (109,2 M€ de crédits de paiement), le montant budgété pour la convention TER a été revu à hauteur de 419,3 M€.

Pour les services réguliers de transport routier non urbain de voyageurs, y compris le transport scolaire, l'essentiel des dépenses supportées par la Région relève de la participation aux frais de fonctionnement du service versée aux différents délégataires assurant les dessertes en autocar. Ces contributions ont représenté un montant global de près de 249 M€ en 2023. Au budget 2025, 276 M€ ont été prévus à ce titre.

<sup>54</sup> Montant en diminution de 11,5 M€ par rapport à 2022 du fait du transfert en section d'investissement d'une quote-part de charges de péages d'infrastructures (« capexisation ») pour un montant de 13,1 M€. À périmètre constant, le montant a augmenté de 1,6 M€ en 2023.

### 3.2 Les transports, près d'un tiers des dépenses d'investissement

Dans les documents budgétaires et comptables de la Région, les dépenses d'investissement<sup>55</sup> réalisées au titre des mobilités sont retracées au sein du chapitre 908 « Transports », qui consigne les investissements tant en faveur du transport de voyageurs que de marchandises, de même que pour l'ensemble des infrastructures, qu'elles soient ferroviaires, portuaires, fluviales ou encore routières, notamment dans le cadre du réaménagement de la RN2.

#### L'aménagement de la RN2 en faveur du désenclavement de la Sambre-Avesnois-Thiérache

Au vu de l'objectif de report modal au profit des mobilités décarbonées, les investissements dans le réseau routier se concentrent notamment sur les projets permettant d'assurer le désenclavement des territoires. À ce titre, les travaux concernant la RN2 constituent un enjeu important de désenclavement de la Sambre-Avesnois-Thiérache, objet d'une contractualisation dans le cadre du pacte SATE et des contrats de plan État-Région.

Visant à améliorer la sécurité et la fluidité du trafic sur cet axe structurant du nord de la France, le réaménagement de la RN2 entend renforcer l'accessibilité des territoires concernés de l'Île-de-France jusqu'à la frontière belge. Le projet comprend notamment des aménagements de sections à deux fois deux voies, des déviations de communes et la mise à niveau de certains carrefours.

Dans le cadre du CPER 2023-2027, le volume financier total des différents travaux de la RN2 est estimé à 726 M€, avec un engagement de l'État de 137,65 M€ et de la Région de 122,65 M€. Les travaux en cours ont déjà fait l'objet de paiement de la Région, comme en 2022, avec notamment 3,5 M€ versés pour la RN2 et 2,8 M€ pour l'aménagement entre Maubeuge et Avesnes-sur-Helpe, avec un engagement croissant (12,9 M€ versés en 2023 au titre des travaux de la RN2, dont 10,9 M€ pour l'aménagement entre Maubeuge et Avesnes-sur-Helpe).

Sur la période 2019-2023, les dépenses d'investissement relevant de la politique « Transports » ont atteint un total de 1,36 Md€. Ce montant représente près du tiers de l'ensemble des dépenses réelles d'investissement (hors remboursement de dette) mandatées par la Région sur la période. Les transports, pris en tant que politique sectorielle, constituent ainsi le premier poste d'investissement de la Région.

**Tableau n° 8 : Part des dépenses liées aux transports dans les dépenses d'investissement de la région Hauts-de-France**

En M€	2019	2020	2021	2022	2023	Total 2019-2023
Dépenses réelles d'investissement, hors dette	726,1	899,0	847,8	930,9	1 018,5	4 422,3
Politique Transports (908)	215,1	289,5	307,9	269,9	280,7	1 363,1
Part dans le total des investissements	30 %	32 %	36 %	29 %	28 %	31 %

Source : chambre régionale des comptes, à partir des comptes de gestion et comptes financiers uniques de la région.

<sup>55</sup> En complément du soutien financier de la région, certains projets de mobilité bénéficient également des fonds européens, dont le FEDER, dont la région est autorité de gestion depuis 2014.

### 3.2.1 Des dépenses fortement accaparées par le matériel ferroviaire

Sur un montant global de 1,36 Md€, les dépenses d'investissement régionales en matière de transport se révèlent largement tributaires des dépenses réalisées au titre du transport ferroviaire, qui représente en moyenne 54 % des dépenses du chapitre 908. En tendance, ces investissements occupent une place croissante, passant entre 2019 et 2023 de 34 à 72 % du total des dépenses de transport. Les crédits régionaux dédiés au matériel ferroviaire représentent d'ailleurs, en moyenne, 17 % de l'ensemble des dépenses réelles d'investissement de la Région (hors dette).

**Tableau n° 9 : Le transport ferroviaire dans l'ensemble des dépenses d'investissement**

En M€	2019	2020	2021	2022	2023	Total
Dépenses réelles d'investissement, hors dette	726,1	899,0	847,8	930,9	1 018,5	4 422,3
Politique Transports (908)	215,1	289,5	307,9	269,9	280,7	1 363,1
Transport ferroviaire (908-11 puis 90-822)	72,8	123,6	189,2	147,2	203,3	736,1
Part du transport ferroviaire dans le total des investissements	10 %	14 %	22 %	16 %	20 %	17 %
Part du ferroviaire dans la politique Transports	34 %	43 %	61 %	55 %	72 %	54 %

Source : chambre régionale des comptes, à partir des comptes de gestion et comptes financiers uniques de la région.

Eu égard à son rôle en matière d'autorité organisatrice des transports ferroviaires, la Région finance intégralement l'acquisition de matériels ferroviaires destinés au service public. À titre d'illustration, dans le cadre de la reprise de l'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET) par la Région<sup>56</sup>, formalisée par un protocole d'accord de 2017 avec l'État, le remplacement de l'ensemble des voitures de type Corail a été programmé via l'acquisition de 19 rames de nouvelle génération, de type Regio2N, dont la livraison s'est achevée en 2024. Selon l'échéancier défini dans la convention TET de 2018, le renouvellement du matériel roulant se traduira au total par un investissement de plus de 309 M€, financé à hauteur de 250 M€ par des subventions de l'État. Les mandatements au titre de cet engagement ont par exemple représenté 56,2 M€ en 2022 puis 67 M€ en 2023.

Par ailleurs, le financement intégral par la Région de l'acquisition de 33 rames Regio2N extra longues (566 M€ au total) s'est encore traduit par des paiements à hauteur de 8,8 M€ en 2022 puis 51 M€ en 2023. Pour les opérations de maintenance préventive et de rénovation (remplacement d'essieux, d'attelages ou de moteurs de traction, etc.), nécessaires pour assurer la sécurité des trains, une convention de financement lie la Région à SNCF Mobilités. Les crédits accordés dans ce cadre se sont élevés à 25 M€ en 2022 et 26,8 M€ en 2023. Pour 2025, les dépenses d'investissement au titre du transport ont été votées à 581,7 M€, dont 476 M€ au titre des services de transport. Parmi ces dernières, le programme matériel ferroviaire roulant représente à lui seul 286 M€.

<sup>56</sup> Reprise de l'exploitation des lignes Paris-Amiens-Boulogne et Paris-Saint-Quentin-Maubeuge-Cambrai.

### 3.2.2 Des investissements dans les infrastructures ferroviaires principalement destinés au maintien des lignes de desserte fine du territoire

Concernant les investissements dans les infrastructures destinées à la mobilité, les dépenses réalisées pour l'aménagement des gares et des infrastructures ferroviaires constituent le deuxième poste d'investissement de la politique transport, avec un total de plus de 262 M€ sur la période 2019-2023.

**Tableau n° 10 : Investissements dans les gares et infrastructures ferroviaires**

En M€	2019	2020	2021	2022	2023	Total
Total - Gares et autres infrastructures ferroviaires (908-12 puis 90-852)	58,5	66,0	65,4	38,6	33,7	262,2
<i>dont Infrastructures ferroviaires de voyageurs</i>	48,3	52,5	35	17,2	16,3	169,3
<i>dont lignes de desserte fine du territoire</i>	44,7	49,9	27,8	10,0	9,7	142,1
<i>dont Gares</i>	5,5	11,3	18	16,6	8,9	60,3
<i>dont schéma directeur d'accessibilité programmée</i>	5	5,1	11	11	7,1	39,2
<i>dont modernisation des gares (hors vidéo)</i>	0,6	6,2	4,5	1,9	0,4	13,5
<i>dont Pôles d'échanges multimodaux</i>	0,4	0,4	4,4	2,8	2,3	10,3
Autres	4,3	1,8	8	2	6,2	22,4

Source : chambre régionale des comptes, à partir des comptes de gestion, des comptes financiers uniques et des documents transmis par la région.

54 % des dépenses mandatées concernent les lignes de desserte fine du territoire (LDFT), qui représentent 613 km de lignes voyageurs.

Dans le cadre du volet mobilités du CPER 2021-2027, la Région s'est engagée à mobiliser 176 M€ en faveur des LDFT avec un soutien de l'État à hauteur de 49,7 M€. Dans le cadre du budget 2025, les opérations inscrites au titre des autorisations de programme comprennent notamment les travaux de la régénération de la ligne Boves/Compiègne ainsi que la poursuite des études de la ligne Lille Sambre Avesnois et de la régénération de la ligne Trilport/La Ferté Milon. Les crédits de paiement concernent les opérations déjà engagées et en phase de travaux : la poursuite des travaux de la ligne Douai/Cambrai et Laon/Hirson et les travaux sur les ouvrages d'art de la ligne Beauvais/Abancourt/Le Tréport.

### 3.2.3 Le financement des véloroutes

Depuis 2020, la Région vote annuellement une autorisation de programme « véloroutes et voies vertes » d'un montant de 2 M€, avec des crédits de paiement qui ont tendance à baisser sur la période (de 2,8 M€ en 2021 M€ à 1,68 € en 2024). Le financement des véloroutes relevant du SRV est assuré à la fois par la Région pour les pistes cyclables hors des zones urbaines pour lesquelles la part du maître d'ouvrage est au moins de 30 %, et le FEDER qui finance les parties cyclables se situant dans les zones urbaines.

De 2019 à 2024, 18 opérations d'aménagement, représentant une longueur totale de 274 km de voies cyclables, ont reçu un engagement d'accompagnement financier de la Région pour un montant total de près de 8,1 M€. Au vu du coût cumulé des différents projets – de près de 28 M€ –, le soutien régional s'établit ainsi en moyenne à 29 % du coût.



**Tableau n° 11 : Projets de véloroutes soutenus par la Région de 2019 à 2024 en €**

Maitre d'ouvrage	Nombre d'opérations	Longueur (km)	Coût total	Part régionale	Taux part régionale	Fonds européens	Part État
Communes	1	5,87	1 738 107	219 538	13 %	828 011	-
EPCI-Syndicats	6	65,7	10 633 485	4 006 282	38 %	1 075 675	892 581
Départements	12	202,2	15 213 821	3 861 623	25 %	4 278 009	1 516 149
Total	18	273,8	27 585 413	8 087 443	29 %	6 181 695	2 408 730

Source : chambre régionale des comptes, à partir des données de la Région.

Sur la même période, les dépenses mandatées par la Région au titre de la politique VVV se sont quant à elles cumulées à hauteur de 7,5 M€. Pour 2025, six demandes de prise en charge pour l'aménagement de 75 km de véloroutes supplémentaires ont été déposées, pour un coût de 6,7 M€ dont 4,1 M€ susceptibles de faire l'objet d'un financement régional, notamment dans le cadre du nouvel outil qui constitue l'appel à projet pluriannuel « Mobilités et territoires ».

**L'appel à projets « Mobilités et territoires », nouvel outil régional pour les territoires ruraux et la mobilité solidaire**

En janvier 2024, la Région a lancé un nouvel outil afin d'accompagner les projets de mobilité portés par les acteurs locaux. L'appel à projets, pluriannuel sur la période 2024-2028 avec un fonctionnement annuel, a été pensé en deux volets. Le premier, qui porte sur l'intermodalité et la connexion des territoires, et s'adresse aux EPCI, AOM, communes, départements et structures supra-communautaires pour les espaces périurbains et peu denses. Le second volet, qui concerne l'ensemble du territoire régional, porte sur la mobilité solidaire et le soutien aux personnes vulnérables<sup>57</sup>. La Région a fait le choix de réserver aux territoires peu denses le premier volet, pour faciliter l'accompagnement de ces territoires, soumis à des problématiques particulières de mobilité, et souffrant souvent d'un manque d'ingénierie et d'accès à d'autres dispositifs financiers comme les fonds européens.

Pour 2024, l'enveloppe disponible avait été fixée à 3 M€ (2,5 M€ pour de l'investissement et 0,5 M€ pour des dépenses de fonctionnement). L'appel à projets a suscité le dépôt de 41 dossiers de candidature, parmi lesquels 28 ont été sélectionnés afin de bénéficier d'un accompagnement régional au titre du dispositif. Le volet 1, auxquels pouvaient prétendre diverses opérations d'investissement (aménagement de PEM, de stationnement vélo, etc.) a donné lieu à la sélection de trois dossiers exclusivement consacrés à la réalisation d'itinéraires cyclables que la Région s'est engagée à financer à hauteur globale de 585 540 €. Les onze autres dossiers, qui relèvent du second volet destiné aux mobilités solidaires, ont obtenu des subventions pour un total de 498 018 €. Pour cette première année, seul un tiers de l'enveloppe prévisionnelle allouée à l'AAP a ainsi été octroyée. Les services de la Région expliquent le relatif échec de l'appel à projets par la difficulté de faire émerger, dans les territoires ruraux concernés, des projets financièrement engageant mais aussi au temps nécessaire d'appropriation de ce nouveau dispositif. À l'inverse, les acteurs des plateformes de mobilité se sont largement saisis de cet outil.

<sup>57</sup> Pour la première année de l'appel à projets, il a porté uniquement sur le soutien aux lieux d'accompagnement telles que les plateformes de mobilité.

### 3.3 Les mobilités dans les contrats de plan État-Région

#### 3.3.1 Bilan financier d'exécution des CPER 2015-2022 en matière de mobilité

Signés avant la fusion des deux régions, les derniers contrats de plan État-Région (CPER) devaient porter sur la période 2015-2020. Pour le volet Mobilité, ils représentaient un total contractualisé de 1 milliard d'euros pour le Nord-Pas-de-Calais et 556 M€ pour la Picardie.

Par avenant de juin 2020, ces CPER ont été prolongés jusqu'en 2022. Par rapport aux montants initialement contractualisés à l'échelle des deux anciennes régions, les avenants se sont traduits par une légère contraction des engagements de l'État (- 0,7 %) et par un rééquilibrage territorial entre les deux anciens périmètres. À titre d'exemple, les engagements financiers de l'État sur le sous-volet ferroviaire se sont contractés de 10,3 % dans l'ex-Nord-Pas-de-Calais, tout en augmentant de 6,3 % dans l'ex-Picardie. Les montants contractualisés pour les infrastructures routières ont enregistré des évolutions similaires. L'engagement régional est quant à lui resté globalement stable (+ 0,08 % à l'échelle du volet Mobilité<sup>58</sup>), avec des engagements en hausse vers les infrastructures routières (+ 24,4 %).

**Tableau n° 12 : Évolution des montants contractualisés dans les CPER des régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie concernant le volet Mobilité<sup>59</sup>**

En M€	CPER initial			CPER actualisé		
	Total contractualisé	dont État	dont Région	Total contractualisé	dont État	dont Région
TOTAL - Volet mobilité multimodale	1 558,65	506,71	712,54	1 527,81	503,16	713,10
Nord Pas-de-Calais	1 002,38	336,67	375,71	936,95	324,00	341,22
Picardie	556,27	170,04	336,83	590,86	179,16	371,88
<i>dont sous-volet routier</i>	298,89	193,15	44,40	318,06	199,16	55,25
Nord Pas-de-Calais	200,82	116,40	35,90	203,57	114,70	38,15
Picardie	98,07	76,75	8,50	114,49	84,46	17,10
<i>dont sous-volet ferroviaire</i>	784,80	184,30	557,20	762,61	178,23	552,65
Nord Pas-de-Calais	361,80	106,20	235,00	311,63	95,22	203,23
Picardie	423,00	78,10	322,20	450,98	83,01	349,42
<i>dont sous-volet modes doux</i>	43,35	2,60	9,75	43,35	2,60	9,75

Source : chambre régionale des comptes, à partir des contrats de plan État-Région et des avenants d'actualisation.

<sup>58</sup> Dont - 9,12 % pour le périmètre du Nord-Pas-de-Calais et + 10,4 % pour la Picardie.

<sup>59</sup> Dans le tableau, le « total contractualisé » inclut, outre les engagements de l'État et des régions, les montants contractualisés par l'ensemble des autres partenaires du CPER. Les sous-volets « Fluvial » et « Portuaire », composantes du volet « Mobilité », ne sont pas détaillés dans le tableau. Seul le CPER de la région Nord-Pas-de-Calais comprenait un sous-volet « Modes doux ».

À la demande de la chambre, la Région a communiqué un tableau de suivi des dépenses engagées et mandatées dans le cadre des CPER applicables aux deux anciennes régions. Le présent rapport se concentre sur l'exécution des sous-volets ferroviaire, routier et modes doux.

Au 31 décembre 2024, selon le tableau susmentionné (cf. annexe 7, les dépenses mandatées dans le cadre de ces trois sous-volets représentaient, s'agissant des engagements de l'État et de la Région<sup>60</sup>, un total de 449 M€, soit 45 % de leurs engagements contractualisés dans les CPER, avenants inclus (997 M€, soit 379,99 M€ pour l'État et 617,64 M€ de la région). Dans le détail, les dépenses réellement payées au titre des CPER représentent, selon le suivi assuré par la Région, 32 % des engagements pris par l'État<sup>61</sup> et 53 % des engagements régionaux<sup>62</sup>.

Les dépenses sur lesquelles l'État et la Région se sont engagées – et qui n'ont donc pas encore toutes donné lieu à un paiement –, présentent des écarts moins importants par rapport aux montants contractualisés (76 % pour l'État et 68 % pour la Région). Ces engagements ont donné lieu à des paiements à hauteur de 43 % pour l'État et 77 % pour la Région.

Si, dans le cadre des CPER, État et Région sont en partie tributaires de l'avancement des différents projets et des demandes de financement des différents maîtres d'ouvrage, moins de la moitié des montants financiers contractualisés sur 2015-2022 pour les volets ferroviaire, routier et modes doux s'étaient concrétisés au 31 décembre 2024.

### 3.3.2 Le volet mobilité du CPER Hauts-de-France 2021-2027

Officiellement signé en janvier 2023, le contrat de Plan État-Région (CPER) 2021-2027 ne comprenait pas de crédits contractualisés dans le domaine des mobilités du fait de la prolongation des anciens CPER en la matière. Le contrat prévoyait l'élaboration d'un avenant afin d'intégrer une programmation 2023-2027 en matière de mobilité. Un protocole d'accord concernant l'avenant mobilité a été signé en 2024. Celui-ci a été formellement adopté par le conseil régional début 2025.

Reprenant plusieurs opérations figurant dans les CPER précédents, le nouveau volet mobilité s'inscrit dans les quatre objectifs fixés par la LOM<sup>63</sup>. Il comporte un engagement conjoint de l'État et de la Région de financement des infrastructures de transport à hauteur de plus de 1,38 Md€ pour la période 2023-2027, complété par les engagements de quatre des cinq départements (hors Pas-de-Calais).

---

<sup>60</sup> Les données ci-après ne concernent pas les dépenses engagées ou mandatées par les autres partenaires du CPER (SNCF, départements, etc.).

<sup>61</sup> 122,83 M€ mandatés dans le cadre du CPER par l'État à l'échelle des deux anciennes régions, pour un montant contractualisé après avenant de 379,99 M€.

<sup>62</sup> 326,32 M€ sur 617,65 M€ contractualisés.

<sup>63</sup> Réduire les inégalités territoriales et contribuer à l'objectif de cohésion des territoires ; renforcer les offres de déplacements du quotidien, améliorer la qualité et la sécurité des réseaux ; accélérer la transition énergétique, améliorer l'efficacité des transports de marchandises.

**Tableau n° 13 : Montants contractualisés dans l'avenant mobilité pour 2023-2027**

En €	Montant contractualisé
État	693 462 500
Région	693 462 500
Département de l'Aisne	10 700 000
Département du Nord	55 000 000
Département de l'Oise	4 500 000
Département de la Somme	2 500 000

Source : chambre régionale des comptes, à partir de l'avenant mobilité au CPER 2021-2027.

Le montant des crédits contractualisés dans l'avenant s'établit ainsi à 1,46 milliard d'euros, correspondant à 73,5 % du coût des opérations qui y sont mentionnées (1,99 milliard). Dans le détail, 58 % des montants contractualisés portent sur le volet ferroviaire, 23 % sur le routier, 10 % sur le fluvial, 7 % sur le portuaire et 1 % sur les mobilités actives. La couverture des projets ferroviaires et routiers semble la plus favorable, ces derniers représentant respectivement 49 et 17 % du coût estimé de l'ensemble des projets.

### 3.4 Éléments financiers prospectifs

#### 3.4.1 Projections financières concernant les offres TER et autocars

Concernant les dépenses de fonctionnement, la Région considère qu'en l'absence de nouvelles ressources de financement, le développement de nouveaux services régionaux de mobilité n'est pas envisageable. En la matière, elle a exclu l'instauration du versement mobilité additionnel instauré par la loi de finances pour 2025<sup>64</sup>, dont le produit aurait pu atteindre entre 50 et 70 M€ par an.

Concernant les évolutions de la politique de mobilité, la Région renvoie aux besoins qui seront identifiés dans les contrats opérationnels de mobilité et auxquels les différents acteurs répondront en offrant des solutions de mobilité adaptées à chaque territoire dans la mesure des possibilités budgétaires.

Les hypothèses de travail des services régionaux transmises lors du contrôle font état du coût des services ferroviaires et routiers organisés par la Région à horizon 2037. L'exploitation des contrats ferroviaires en cours – convention TER et Étoile d'Amiens – représenterait 1,7 Md€ en fonctionnement et 299 M€ en investissement entre 2025 et 2028. Les dépenses liées aux trois futurs lots ferroviaires appelés à se substituer à la convention TER à partir de 2028 sont estimées à 6,4 Md€ entre 2028 et 2038. Les contrats routiers interurbains devraient quant à eux représenter 1 Md€ de dépenses de fonctionnement entre 2025 et 2029, puis 2,3 Md€ jusqu'en 2037.

<sup>64</sup> L'article L. 4332-8-1 du CGCT qui en résulte permet aux régions d'instaurer cette contribution, dans la limite de 0,15 % des salaires, dont les conditions d'assujettissement, de recouvrement et de remboursement sont identiques à celles prévues aux articles L. 2333-64 à L. 2333-75 du CGCT relatifs au versement mobilité.

S'agissant des investissements, les dépenses liées au matériel ferroviaire roulant incluront le remboursement de la dette contractée par la SPL de gestion des actifs et d'appui à la mobilité (GAAM) pour les dépenses engagées à ce titre et à celui du schéma des installations de maintenance, pour un montant de 390 M€ en investissement entre 2025 et 2028. En outre, les opérations de remplacement des organes majeurs et celles dites de « gros entretien et renouvellement » (GER) devraient se traduire par un volume d'investissement de l'ordre de 285 M€ entre 2025 et 2028. Le développement d'un système de distribution régional pèserait plus modestement sur les finances régionales, avec 22,05 M€ d'investissement entre 2025 et 2028, auxquels s'ajouteraient 15 M€ de dépenses de fonctionnement.

Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires, la principale incertitude financière concerne l'obligation de désamiantage d'une quarantaine de trains, soit 250 voitures ou « caisses », condition<sup>65</sup> de leur mise à disposition au futur exploitant de l'étoile de Lille. En l'absence de dérogation<sup>66</sup>, cette opération pourrait représenter un coût global d'1 Md€.

### 3.4.2 Deux projets d'envergure pour les mobilités

S'agissant des investissements structurants en matière de mobilité, la Région intervient comme principal cofinanceur dans deux projets d'envergure : la liaison ferroviaire Roissy-Picardie, dont les travaux ont débuté en 2024, et à plus long terme, le projet de service express régional métropolitain (SERM) Hauts-de-France.

Au vu de l'importance des flux pendulaires entre le sud de la région et l'Île-de-France et de la saturation de la gare de Paris Nord, le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie vise à diversifier les points d'accès ferroviaire à l'Île-de-France. Via la création d'une ligne de jonction à double voie de 6,5 km, circulaire à 160 km/h entre la ligne à grande vitesse et la ligne classique Paris-Creil-Amiens, ce projet permettra un accès ferroviaire direct entre le sud des Hauts-de-France, le nord-est du Val d'Oise et la gare de Roissy Charles-de-Gaulle. Sa réalisation permettra la mise en place de nouveaux services TER cadencés à partir d'Amiens, Saint-Quentin, Compiègne et Creil, avec desserte de Survilliers-Fosses dans le Val d'Oise, jusqu'à Roissy TGV.

Comprenant également des aménagements sur la ligne existante entre Chantilly et la ligne nouvelle, ainsi qu'en gare de Roissy Charles-de-Gaulle, ce projet devrait permettre de compléter le raccordement de la région au réseau grande vitesse, de favoriser l'intermodalité entre le train et l'avion et d'assurer des déplacements domicile-travail en train pour les salariés du pôle de Roissy vivant dans le sud du territoire régional.

---

<sup>65</sup> La directive européenne « REACH » de 2007 interdisant, au sein de l'Union européenne, la vente ou la mise à disposition d'un bien de consommation contenant de l'amiante.

<sup>66</sup> Les composants amiantés (colles et isolants contenus dans des compartiments fermés), ne sont pas en contact avec le public ou les agents.

Après avoir participé aux phases d'études, la Région a validé, en mars 2024, une participation des Hauts-de-France à hauteur de 130,3 M€<sup>67</sup> entre 2025 et 2027, soit près de 25 % du coût total estimé à 541 M€ (juillet 2025) de ce projet inscrit dans les priorités du CPER. Le chantier en cours sur la liaison Roissy-Picardie devrait aboutir à horizon 2027. La mise en service de cette nouvelle infrastructure devrait coïncider avec l'évolution du service déployé sur le réseau du « Y Picard » entre Amiens, Compiègne et la région parisienne<sup>68</sup>.

Renvoyant à un horizon de plus long terme, le projet de SERM Hauts-de-France, qui fait l'objet d'études de longue date, vise à créer un réseau de trains du quotidien plus rapide, plus cadencé et mieux connecté entre la métropole lilloise et ses environs pour fluidifier les mobilités<sup>69</sup>. Pensé non seulement pour répondre aux besoins de déplacement des habitants de l'aire urbaine centrale lilloise, mais également pour développer les liaisons avec les zones plus éloignées, le projet de SERM Hauts-de-France devrait permettre, en heures de pointe, un doublement de l'offre ferroviaire sur tous les axes reliant Lille, assorti d'un cadencement de 5h à 23h.

Ce schéma de desserte « équilibre » vise à répartir équitablement entre les couronnes périurbaines de la métropole lilloise et les zones plus éloignées (Sambre-Avesnois, littoral, bassin minier et jusqu'à Amiens et Saint-Quentin) les gains de capacité rendus possibles par les travaux sur l'infrastructure existante et l'infrastructure nouvelle (35 km de voies nouvelles entre Lille et Hénin-Beaumont assortis d'une gare souterraine traversante, située entre Lille Flandre et Lille Europe).

Le volet mobilités du CPER 2023-2027 prévoit, pour le SERM Hauts-de-France, des financements consacrés aux études et aux anticipations foncières, ainsi qu'à des opérations anticipées du SERM sur le réseau ferré national (RFN) ou le traitement des passages à niveau. Il est prévu que ces études et opérations préalables soient cofinancées par la Région à hauteur de 139 M€.

Le volet mobilité du CPER évalue, pour l'heure, le coût total du projet, porté par l'ensemble des financeurs, à 7,5 Md€. En novembre 2024, le conseil économique, social et environnemental des Hauts-de-France faisait état d'un chiffrage de 10 Md€<sup>70</sup>.

---

<sup>67</sup> Au titre des investissements gares et PEM, l'autorisation de programme de 130,3 M€ prévoit des paiements de 47,75 € en 2025 et 2026, puis 34,8 M€ en 2027.

<sup>68</sup> Cf. annexe n° 8.

<sup>69</sup> En parallèle, le président du conseil régional a adressé en mai 2024 au ministre de la transition écologique un courrier appelant au développement d'un service express régional métropolitain spécifique pour le littoral des Hauts-de-France, au vu des enjeux de développement du territoire dunkerquois. La région a cependant indiqué ne pas disposer de capacité budgétaire dédiée à ce projet à ce stade.

<sup>70</sup> Cahier d'acteurs du 26 novembre 2024.

---

### **CONCLUSION INTERMÉDIAIRE**

---

*Dans les finances régionales, la politique « Transports » représente des engagements massifs. Elle concerne, en effet, à elle seule, près de 37 % de l'ensemble des dépenses de fonctionnement de la Région et près d'un tiers des dépenses d'investissement, lesquelles sont fortement contraintes par le matériel ferroviaire.*

*Dans le cadre des contrats de plan État-Région (CPER) 2015-2022, les engagements contractualisés n'ont, en définitive, été exécutés que dans une faible mesure, expliquant la reprise de plusieurs projets dans le cadre du volet mobilité du nouveau CPER adopté début 2025 par le conseil régional, lequel comprend un engagement global de 1,46 Md€ pour la période 2023-2027.*

*Les deux projets structurants que constituent le service express métropolitain Hauts-de-France et le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, inclus dans le CPER et pour lesquels la Région sera l'un des principaux financeurs, ont vocation à améliorer les infrastructures desservant les deux pôles d'attraction de la métropole lilloise et la région parisienne.*

---

\*

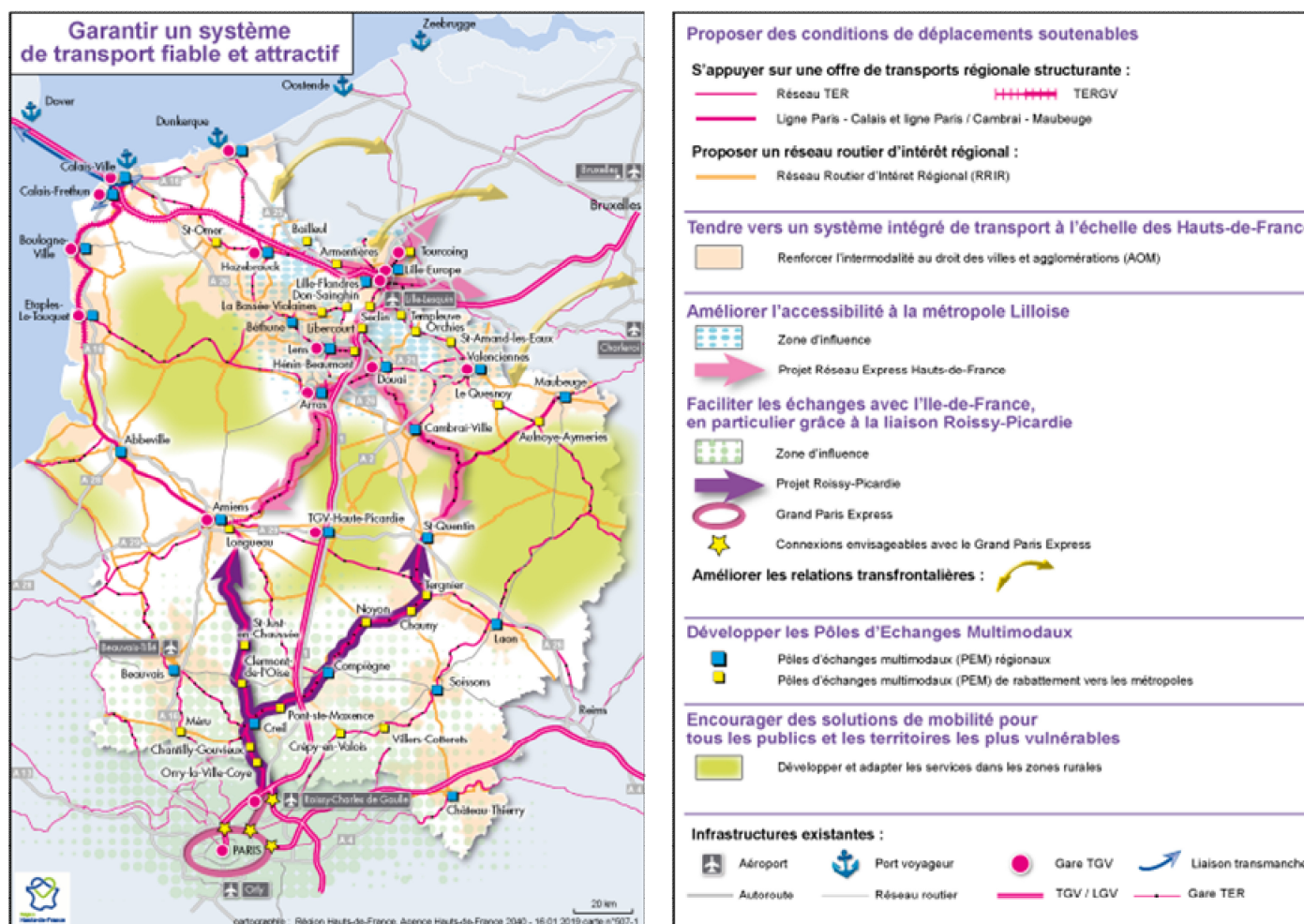
\* \*

## ANNEXES

Annexe n° 1.Organisation des systèmes de transport dans les Hauts-de-France .....	55
Annexe n° 2.Les dix bassins de mobilité des Hauts-de-France .....	56
Annexe n° 3.Opérations PEM et financement régional entre 2019 et 2023 .....	57
Annexe n° 4.2019-2024 : bilan du dispositif régional d'aide à la conversion au bioéthanol	59
Annexe n° 5.Dispositifs régionaux d'accompagnement des usagers en matière de mobilité..	60
Annexe n° 6.Dispositifs en matière de mobilité accessibles aux agents régionaux .....	61
Annexe n° 7.Bilan d'exécution financière des CPER 2015-2022 au 31 décembre 2024 .....	62
Annexe n° 8.Plan de situation de la liaison Roissy-Picardie par rapport au réseau du « Y picard » .....	63



## Annexe n° 1. Organisation des systèmes de transport dans les Hauts-de-France



Source : chambre régionale des comptes, à partir des données du SRADDET de la région Hauts-de-France.

## Annexe n° 2. Les dix bassins de mobilité des Hauts-de-France



Source : chambre régionale des comptes, à partir de la cartothèque de la région Hauts-de-France

### Annexe n° 3. Opérations Pôles d'échanges multimodaux et financement régional entre 2019 et 2023

Année	Opération	Catégorie de PEM	Coût de l'opération	Participation Région	%	Fonds FEDER	%
2019	PEM Renescure	Autre	212 462	63 739	30 %		
	PEM Beauvais étude faisabilité parking en ouvrage	Régional	52 828	10 566	20 %		
	Étude impact sur la faisabilité des 3 parcs de stationnement à Chantilly	Rabattement	97 320	24 330	25 %		
	CUA-Etude Master plan Arras	Régional	48 550	24 275	50 %		
	PEM gare St Sulpice	Autre	149 999	45 000	30 %		
	PEM parking gare Denain	Autre	181 682	90 841	50 %		
	PEM gare Leforest	Autre	157 714	78 857	50 %		
	Don Sainghin - PEM	Rabattement	3 112 042			1 285 895	41 %
	Calais Fréthun - PEM	Régional	2 038 492			1 019 246	50 %
2020	PEM gare Armentières	Rabattement	864 898	246 144	28 %		
	PEM parking relais gare Tourcoing	Rabattement	4 721 352	399 483	8 %	1 735 336	37 %
	PEM gare Tourcoing	Rabattement	3 176 426	635 285	20 %	1 588 212	50 %
	PEM études Compiègne/Margny-les-Compiègne	Régional	356 700	34 975	10 %	107 010	30 %
	Cambrai - PEM 2ème Phase	Régional	1 101 672			550 836	50 %
	Etaples - PEM	Régional	2 142 472			1 071 235	50 %
	EVM Gare de Saint-Omer	Rabattement	445 939			239 211	54 %
	Sin le noble - PEM	Autre	736 830			368 414	50 %
	Templeuve - Souterrain PEM	Rabattement	4 266 361	1 079 722	25 %	2 246 995	53 %
	Maubeuge - PEM	Régional	2 042 455			1 021 228	50 %
	Orchies - PEM	Rabattement	788 123			394 061	50 %
	Abris vélos sécurisés	Régional	189 555			94 777	50 %
	Hénin-Beaumont - PEM Phase 2	Rabattement	2 097 901			1 048 951	50 %
2021	PEM Tourcoing (espace public)	Rabattement	282 025	135 157	48 %		
	PEM Arras 2 abri vélos	Régional	104 590	52 295	50 %		
	PEM parking relais Nord du PEM gare Béthune	Régional	2 407 097	1 078 535	45 %		
	PEM gare Phalempin 154pk+quai bus	Autre	756 348	372 195	49 %		
	PEM gare Ostricourt	Autre	587 609	293 804	50 %		

# RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES

Année	Opération	Catégorie de PEM	Coût de l'opération	Participation Région	%	Fonds FEDER	%
	PEM EP passerelle au-dessus des voies gare Beauvais	Régional	79 270	19 818	25 %	19 818	25 %
	PEM Pk Halte Le Poirier-Université 104 pk+40 pl Vélo	Autre	416 131	208 066	50 %		
	PEM Calais Ville	Régional	8 226 756	4 113 378	50 %	1 774 774	22 %
	PEM Dourges (pk +60 places)	Autre	243 093	102 676	42 %		
	Etudes faisabilité et AVP pour aménagement côté Sud de la Halte Corons de Méricourt	Autre	44 000	22 000	50 %		
	PEM études et REA Travaux Soissons Tranche 1	Régional	6 577 364,7	2 823 912	43 %		
	PEM Calais Fréthun (pk)	Régional	2 600 793	937 711	36 %		
2022	PEM Étude de définition du projet d'aménagement du quartier de gare de Château-Thierry	Régional	114 090	38 030	33 %		
	PEM Stationnement Vélo et 3 abris voyageurs Etaples/Le Touquet	Régional	89 083	44 542	50 %		
	PEM 2 parkings Cassel-Bavinchove	Autre	254 098	101 360	40 %		
	PEM Montreuil étude de définition	Autre	47 915	23 958	50 %		
	PEM La Bassée Violaine	Rabatement	515 829			257 914	50 %
	PEM Soissons Phase II	Régional	7 914 627			4 765 900	60 %
2023	PEM Abri Vélo Soissons	Régional	105 613	52 806,50	50 %		
Total			60 348 103	13 153 457		19 589 813	

Source : chambre régionale des comptes, à partir des données transmises par la Région.

#### Annexe n° 4. 2019-2024 : bilan du dispositif régional d'aide à la conversion au bioéthanol

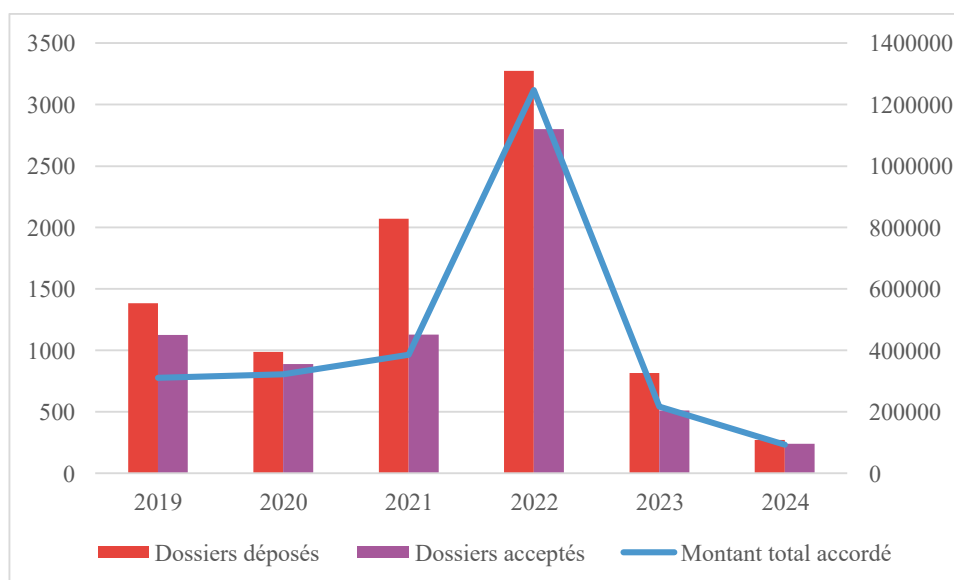
En 2019, la Région a lancé un plan d'accompagnement à la conversion des véhicules au bioéthanol, par le biais d'une aide financière, représentant 40 % du coût et plafonnée à 400 € sous conditions d'éligibilité puis de ressources.

Le dispositif a été reconduit en 2022, année où le département de l'Aisne a décidé d'une aide complémentaire pour les ménages modestes de son territoire<sup>71</sup>.

En raison de la baisse des demandes, notamment due à l'augmentation des coûts de la conversion au bioéthanol et de la diminution du parc automobile éligible, le dispositif a été arrêté au 31 décembre 2024.

De 2019 à fin 2024, ce dispositif a mobilisé un total de 2,5 M€ pour 6 689 bénéficiaires sur 8 793 dossiers déposés (24 % de dossiers refusés pour 13 motifs recensés), soit un montant moyen de 385 €, proche du plafond autorisé.

Graphique n° 1 : Bilan du dispositif d'aide à la conversion au bioéthanol



Source : chambre régionale des comptes, à partir des données communiquées par la Région.

<sup>71</sup> Le département de la Somme proposait également, jusque fin 2024, une aide additionnelle de 20 % du coût d'installation, plafonnée à 150 €.

## **Annexe n° 5. Dispositifs régionaux d'accompagnement des usagers en matière de mobilité**

La Région recense les aides à la mobilité à destination des usagers sur la plateforme régionale « Aides », qui se déploie selon deux axes : le type de public concerné ou le thème recherché. Le volet « transport et mobilités » propose une vue d'ensemble des tarifications et des abonnements. Les antennes régionales relais de la Région informent les usagers sur l'existence de ces aides en abordant particulièrement les aides à la mobilité permettant une reprise de l'emploi. En outre, pour accompagner les publics vulnérables, la Région soutient financièrement les plateformes de mobilité, qui proposent des conseils en mobilité et un accompagnement des publics fragiles via une ligne budgétaire « mobilités inclusives ».

S'agissant des autocars interurbains, plusieurs profils permettent de bénéficier de tarifs réduits (abonnement mensuel à 10 € au lieu de 30 €, et annuel à 100 € au lieu de 300 €). Sous réserve de posséder une carte PassPass nominative, sont éligibles à ces tarifs les moins de 26 ans, les plus de 65 ans, ainsi que les usagers remplissant les conditions du profil « coup de pouce interurbain » (demandeur d'emploi, bénéficiaire du revenu de solidarité active, personne non imposable, bénéficiaire de la complémentaire santé solidaire, stagiaire) ou du profil personne à mobilité réduite (détenteurs de la carte mobilité inclusion). En outre, les moins de 26 ans peuvent voyager gratuitement en autocar durant les vacances scolaires, les week-ends et les jours fériés.

En matière de transport ferroviaire, différents tarifs permettent de faciliter la mobilité des usagers, comme le tarif « Coup de pouce », qui permet l'achat de titres TER avec 75 % de réduction ou le titre Pass Emploi, distribué par les agences Pôle Emploi et les missions locales, qui permet aux demandeurs d'emploi se rendant à un entretien d'embauche empruntant le réseau TER de bénéficier d'un aller-retour gratuit.

Depuis le 1<sup>er</sup> mars 2016, la Région a mis en place un dispositif d'Aide au Transport aux Particuliers (ATP). Plusieurs ajustements<sup>72</sup> du dispositif ont été réalisés pour permettre d'inclure un plus grand nombre de bénéficiaires. Le dispositif actuel relève du dernier règlement d'attribution à effet du 1<sup>er</sup> janvier 2024. Sous réserve de conditions<sup>73</sup> à remplir, les particuliers bénéficiaires contraints de prendre leur véhicule pour se rendre sur leur lieu de travail distant de plus de 20 kilomètres (trajet aller) peuvent percevoir une somme de 20 euros par mois. En raison du contexte socio-économique de la région, le dispositif n'est pas ouvert qu'aux actifs. Les apprentis, étudiants et les familles aux contraintes particulières peuvent aussi en bénéficier. Pour 2024, une autorisation d'engagement (AE) de 15,5 M€ euros a été inscrite en prévision budgétaire (fonction 936) réduite à 8,5 M€ au budget primitif 2025.

---

<sup>72</sup> Deux ajustements en 2016, un en 2018 (abaissement du seuil kilométrique de 30 à 20 km – ayants droits supplémentaires : étudiant, parents d'enfants internes ou en IME).

<sup>73</sup> Dont distance, ancienneté dans l'emploi, revenus et périmètres.

## **Annexe n° 6. Dispositifs en matière de mobilité accessibles aux agents régionaux**

### **Le forfait mobilités durables des agents régionaux**

Instauré par la LOM comme dispositif complémentaire<sup>74</sup> de prise en charge des frais de transport domicile/lieu de travail, le forfait mobilités durables vise à encourager les agents à adopter des modes de transport alternatifs pour leurs trajets domicile-travail, tels que le vélo ou le covoiturage.

La région Hauts-de-France a instauré le forfait mobilités durables au bénéfice de ses agents à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2023 en fixant un barème allant de 100 € à 300 € par an.

Concernant 655 agents en 2023 pour un montant de 102 600 € (soit près de 157 € par agent), le forfait mobilités durables a bénéficié à 991 agents en 2024, pour un montant de 245 800 € (soit près de 248 € par agent).

Ces chiffres témoignent de la rapide montée en puissance du dispositif, qui s'ajoute à la prise en charge mensuelle des frais d'abonnement de transport public ou de service de location de vélo pour les trajets domicile-travail. À ce titre, la Région a remboursé en 2023 un montant total de 567 169 € pour 1 416 agents (soit 400 € par agent) et 600 700 € pour 1 406 agents en 2024 (427 € par agent). Pour inciter les agents de la Région à l'utilisation du vélo, en plus de quelques animations, 55 vélos<sup>75</sup> ont été mis à leur disposition en 2024, ainsi qu'une aire de stationnement<sup>76</sup> sécurisé.

Les agents<sup>77</sup> de la Région ont également accès à un site intranet régional nommé LEO regroupant des informations sur les déplacements et permettant de réserver des moyens de transports individuels (trottinettes, vélos). De plus, il existe une communauté de covoiturage « les salariés de la région HDF » regroupant près de 76 agents régionaux.

---

<sup>74</sup> La prise en charge des frais de transport domicile/lieu de travail repose sur trois dispositifs. Le premier, obligatoire, concerne la prise en charge partielle des abonnements aux transports publics ou à un service public de location de vélos. Les deux autres sont facultatifs. Il s'agit de la prime de transport – qui porte sur les déplacements effectués au moyen de véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hydrogène (article L. 3261-3 code du travail par renvoi de l'article L. 3261-1) et du forfait mobilités durables, dont les modalités d'application dans la fonction publique territoriale sont précisées par le décret n° 2020-1547 du 9 décembre 2020. Le forfait mobilités durables est cumulable avec la prise en charge partielle des abonnements de transport.

<sup>75</sup> 15 vélos pliants, 31 vélos de ville électriques et 9 vélos musculaires.

<sup>76</sup> Local avec casiers, station de réparation, arceaux et support trottinettes électriques.

<sup>77</sup> Ensemble des agents des sièges, lycées, et Ports



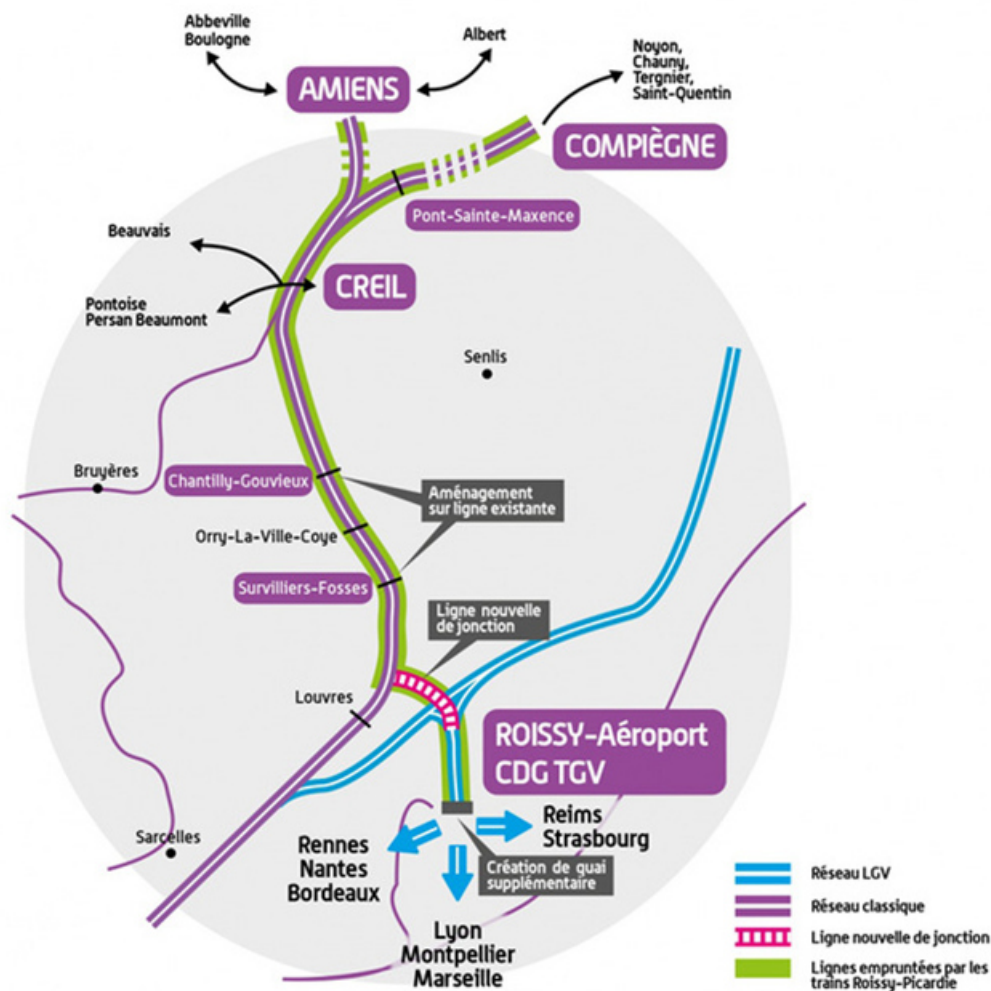
**Annexe n° 7. Bilan d'exécution financière des CPER 2015-2022 au 31 décembre 2024**

En M€	Montants contractualisés après avenant		Dépenses engagées				Dépenses mandatées					
	État	Région	État	État Engagement / contractualisé	Région	Région Engagement / contractualisé	État	État Mandaté / contractualisé	État Mandaté / engagé	Région	Région Mandaté / contractualisé	Région Mandaté / engagé
Ferroviaire	178,23	552,64	127,52	72 %	353,77	64 %	51,22	29 %	40 %	270,05	49 %	76 %
NPDC	95,21	203,22	92,97	98 %	208,44	103 %	35,85	38 %	39 %	161,30	79 %	77 %
Picardie	83,01	349,42	34,54	42 %	145,33	42 %	15,36	19 %	44 %	108,75	31 %	75 %
Routier	199,16	55,25	156,85	79 %	58,25	105 %	70,75	36 %	45 %	49,80	90 %	86 %
NPDC	114,70	38,15	90,64	79 %	41,15	108 %	24,06	21 %	27 %	37,89	99 %	92 %
Picardie	84,46	17,10	66,20	78 %	17,10	100 %	46,69	55 %	71 %	11,91	70 %	70 %
Modes doux	2,60	9,75	2,97	114 %	10,18	104 %	0,86	33 %	29 %	6,46	66 %	63 %

Source : chambre régionale des comptes, à partir du tableau de suivi des CPER transmis par la Région.



## Annexe n° 8. Plan de situation de la liaison Roissy-Picardie par rapport au réseau du « Y picard »



Source : chambre régionale des comptes, à partir des données de SNCF Réseau.



## RÉPONSE AU RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES

### RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

#### La mobilité dans les Hauts-de-France

*Exercices 2019 et suivants*

1 réponse reçue :

- M. Xavier Bertrand, président du conseil régional Hauts-de-France.

Article L. 243-5 du code des juridictions financières :

*« Les destinataires du rapport d'observations disposent d'un délai d'un mois pour adresser au greffe de la chambre régionale des comptes une réponse écrite. Dès lors qu'elles ont été adressées dans le délai précité, ces réponses sont jointes au rapport. **Elles engagent la seule responsabilité de leurs auteurs** ».*



**Région**  
**Hauts-de-France**

Le Président

Enregistrement CRC HDF  
09/10/2025  
N°650

**Monsieur Jean-Paul Albertini**  
**Président**  
Chambre régionale des comptes  
Hauts-de-France  
Hôtel Dubois de Fosseux  
14, rue du Marché au Filé  
62012 ARRAS Cedex

Lille, le **- 9 OCT. 2025**

**Objet :** Lettre de réponse - ROD La mobilité dans les Hauts-de-France

Monsieur le Président,

Par un courrier en date du 09 septembre dernier, vous m'avez fait parvenir le rapport d'observations définitives consacré à la mobilité dans les Hauts-de-France.

Par la présente, je vous informe que le document n'appelle pas de remarque particulière de ma part.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

**Xavier BERTRAND**



151, avenue du Président Hoover - 59555 Lille Cedex - Accès métro : Lille Grand Palais  
Tél. (0)3 74 27 00 00 – fax (0)3 74 27 00 05 - hautsdefrance.fr

Conformément aux articles 39 et suivants de la loi 78.17 du 6 janvier 1978 modifiée, le droit d'accès et de rectification des informations vous concernant s'exerce auprès du Correspondant Informatique et Libertés de la Région Hauts-de-France



**Chambre régionale des comptes Hauts-de-France**

14, rue du Marché au Filé – 62012 Arras cedex

Adresse mél. : [hautsdefrance@ccomptes.fr](mailto:hautsdefrance@ccomptes.fr)

<https://www.ccomptes.fr/fr/crc-hauts-de-france>