

**ENQUÊTE SUR L'OFFRE  
DE TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS EN  
RÉGION HAUTS-DE-FRANCE  
ÉDITION 2023**





## Table des matières

<b>AVANT-PROPOS .....</b>	<b>4</b>
<b>1. Caractéristiques des collectivités territoriales organisant des services de transports collectifs de personnes ou transport à la demande en région Hauts-de-France .....</b>	<b>6</b>
11 Nature juridique et répartition géographique des organisateurs de transports en commun .....	6
12 Population et densité sur le ressort territorial des organisateurs de transports en commun .....	10
121 Population .....	10
122 Densité de population .....	14
<b>2. FINANCEMENT ET MODALITÉS D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS RÉGULIERS ET À LA DEMANDE .....</b>	<b>16</b>
21 Contrats administratifs urbains .....	16
22 Versement mobilité (VM) et versement mobilité additionnel (VMA) .....	19
221 Versement mobilité « classique » .....	19
222 Versement mobilité additionnel .....	22
23 Coûts de mise en service et d'exploitation des transports collectifs urbains .....	22
<b>3. OFFRE ET FRÉQUENTATION EN TRANSPORTS RÉGULIERS EN RÉGION HAUTS-DE-FRANCE .....</b>	<b>23</b>
31 Communes desservies .....	23
32 Lignes de services de transports en commun réguliers et Transport à la Demande (TAD) .....	25
321 Nombre de lignes des services de transport collectif de personnes/longueur commerciale et points d'arrêt (régulières urbaines et interurbaines) .....	25
32.2 Distance parcourue par les véhicules des réseaux de transports en commun en Hauts-de-France .....	26
33 Fréquentation des réseaux de transports collectifs urbains réguliers .....	30
<b>4. OFFRE DES SERVICES DE TRANSPORT À LA DEMANDE EN RÉGION HAUTS-DE-FRANCE .....</b>	<b>34</b>
41 Mise en place du TAD dans les Hauts-de-France .....	34
<b>5. TARIFICATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS .....</b>	<b>36</b>
51 Transports collectifs urbains réguliers .....	36
511 Gratuité .....	36
512 Titre unitaire .....	37
513 Réduction au nombre de tickets .....	39
514 Abonnements .....	41
515 Services liés à la tarification .....	42
52 Tarification des transports à la demande .....	43
<b>6. PARC DE VÉHICULES EXPLOITÉS EN PROPRE PAR LES COLLECTIVITÉS/EXPLOITANTS ORGANISANT DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS EN RÉGION HAUTS-DE-FRANCE .....</b>	<b>46</b>
<b>7. SERVICES LIÉS AUX NOUVELLES MOBILITÉS .....</b>	<b>48</b>
711 Services développés .....	48
712 Parc nouvelles mobilités .....	50
<b>SYNTHÈSE .....</b>	<b>52</b>
<b>Index des tableaux .....</b>	<b>53</b>
<b>Index des cartes .....</b>	<b>54</b>

## AVANT-PROPOS

Le service public de transports publics répond au droit à la mobilité (art. L. 1111-1 du code des transports). Il doit permettre à l'usager de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix et de coût pour la collectivité (art. L. 1111-2 du même code), ce qui suppose qu'il dispose d'une bonne information sur l'offre disponible (art. L.111-4 du même code).

Le transport collectif est qualifié d'urbain lorsqu'il circule en ville et présente un réseau dense avec une fréquence de passage élevée. Les services réguliers de transports publics sont définis et développés dans le cadre des plans de mobilité, obligatoires pour les périmètres des autorités organisatrices recoupant une agglomération de plus de 100 000 habitants. La loi impose à ces plans de servir et de préciser certains objectifs, et notamment l'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrée pour l'ensemble des déplacements.

De 1990 à 2016, l'enquête nationale sur les transports collectifs urbains a été pilotée par le Cerema, en partenariat avec la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM), le Service des Données et Etudes Statistiques (SDES), le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) et l'Union des Transports Publics (UTP). Depuis 2017, l'enquête est pilotée par le GART et l'UTP.

Les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) sont invitées à répondre à l'enquête en ligne, ainsi que leurs exploitants. L'enquête porte notamment sur les caractéristiques des réseaux et permet ainsi de dresser la cartographie des réseaux français à TCSP (métros, tramways et bus à haut niveau de service).

Cette année, elle a été élargie pour intégrer les nouveaux services de mobilité.

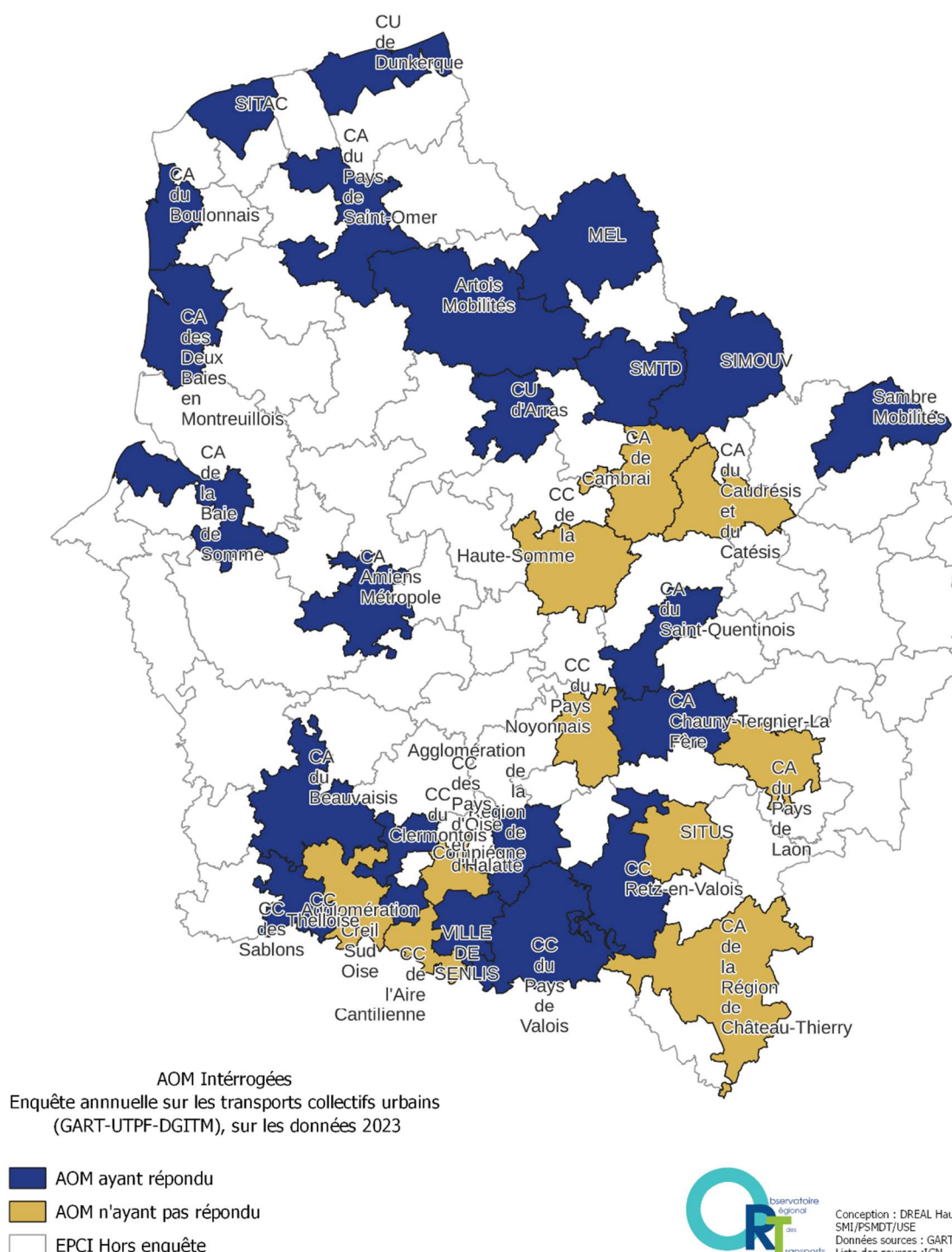
L'enquête nationale portant sur les données de l'année 2023 a été réalisée par le GART et l'UTP et a été clôturée le 31 janvier 2025. Elle porte sur l'organisation et les différents services exploités sur les réseaux de transports urbains relevant de la compétence d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) locale : lignes régulières urbaines et périurbaines, transports scolaires, transport à la demande, transport des personnes à mobilité réduite, voire services de mobilité active ou partagée.

Afin de mener cette étude, un lien vers l'enquête a été envoyé par le GART/UTP à chaque autorité organisant des services publics de mobilité de type transport collectif dans le courant du dernier trimestre 2024. 23 réponses ont été collectées par le GART pour la région parmi les 33 autorités identifiées en région Hauts-de-France, soit 70% des AOM sollicitées.

L'observatoire régional des transports (ORT) remercie le GART et l'UTP pour l'ensemble des éléments transmis qui a permis de réaliser cette restitution régionale.

L'étude du GART/UTP est complétée d'éléments recueillis sur les sites des AOM et/ou réseaux de transports urbains : tarifs transports en commun urbain et transports à la demande, services de type open-payment ou post-payment.

Carte 1 : Réponses aux questionnaires de l'étude nationale GART/UTP relative à l'offre de transports collectifs urbains (Hauts-de-France)



# 1. Caractéristiques des collectivités territoriales organisant des services de transports collectifs de personnes ou transport à la demande en région Hauts-de-France

En 2023, 33 collectivités organisant des services publics de transport collectif ont été identifiées contre 32 dans la dernière parution de l'enquête des Transports en commun urbains publié par l'ORT en 2020.

## 1.1. Nature juridique et répartition géographique des organisateurs de transports en commun

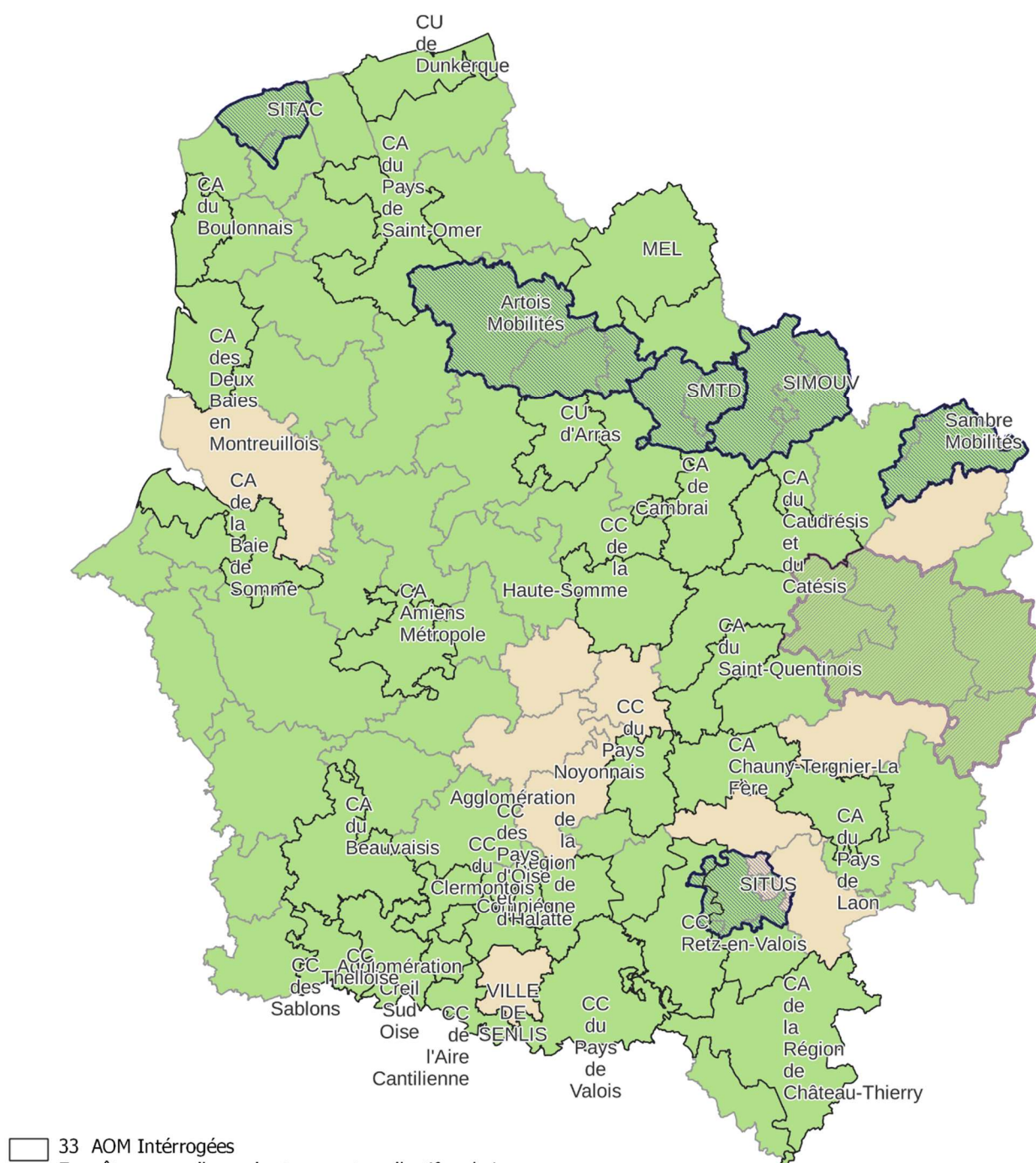
La répartition de nos **33** organisateurs de transport de type transport collectif de personnes ou transport à la demande dans les Hauts-de-France est telle que la suivante :

Tableau 1 : Les organisateurs de service public de transport en commun de personnes en Hauts-de-France

Intercommunalités (26)		
Communautés d'agglomération (14)	CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne (ARC)	CA de la Région de Château-Thierry
	CA d'Amiens Métropole	CA du Beauvaisis
	CA du Boulonnais	CA de Cambrai
	CA Chauny-Tergnier-La Fère	CA du Pays de Laon
	CA Creil Sud Oise (ACSO)	CA du Caudrésis-Catésis
	CA des 2 baies en Montreuillois	CA du Saint-Quentinois
	CA de la Baie de Somme	CA du Pays de Saint-Omer
Communautés de communes (9)	CC des Sablons	CC de l'Aire Cantilienne
	CC du Pays Noyonnais	CC du Pays de valois
	CC de la Haute Somme	CC des Pays Oise et d'Halatte
	CC du Clermontois	CC Thelloise
	CC Retz en Valois	
Communautés urbaines (2)	CU d'Arras	CU de Dunkerque Grand Littoral
Métropole (1)	Métropole Européenne de Lille	
Syndicats (6)		
	SI de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois (SIMOUV)	SI des Transports Urbains Soissonnais (SITUS)
	SI pour les Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis	SM des Transports Artois-Mobilités
	SM Sambre Mobilités	SM des Transports du Douaisis (SMTD)
Communes (1)		
Senlis		



Carte 2 : Les organisateurs de service public de transport de personnes en Hauts-de-France (AOM)



33 AOM Interrogées  
Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains  
(GART-UTPF-DGITM), sur les données 2023

#### AOM

- EPCI ayant la compétence mobilité ou l'ayant transféré à un syndicat ou un PETR
- La région est AOM locale de substitution
- PETR exerçant la compétence mobilité pour le compte des EPCI
- Syndicat exerçant la compétence mobilité pour le compte des EPCI

A noter :

A noter :

- Le regroupement des services de transports proposés par les communes de Lamorlaye et Chantilly regroupés au sein de la communauté de communes de l'aire cantilienne, désormais AOM ;
- La communauté de communes du pays noyonnais est désormais AOM et organise le transport sur son ressort territorial<sup>1</sup> dont la ville de Noyon ;
- La communauté de communes Oise et Halatte est désormais AOM et organise le transport sur son ressort territorial<sup>1</sup> dont la ville de Pont-sainte-Maxence ;
- La communauté de communes du pays de Valois est désormais AOM et organise le transport sur son ressort territorial<sup>1</sup> dont la ville de Crépy-en-Valois ;
- La communauté de communes de la haute-Somme est désormais AOM et organise le transport sur son ressort territorial dont la ville de Péronne ;

<sup>1</sup> Le ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité est l'espace où elle peut exercer ses compétences

Nous avons donc la répartition suivante pour les organisateurs de services publics de la mobilité de type transport collectif de personnes et transport à la demande dans la région Hauts-de-France :

- 6 dans l'Aisne (02) ;
- 7 dans le Nord (59) ;
- 11 dans l'Oise (60) ;
- 6 dans le Pas-de-Calais (62) ;
- 3 dans la Somme (80).

La grande majorité des syndicats de transport se situe dans le Nord et le Pas-de-Calais, seul le syndicat du Soissonnais subsiste dans l'Aisne. Inversement, les communautés de communes organisant des transports en commun se situent majoritairement dans l'Oise.

Avec les changements liés aux nouvelles AOM, la superficie totale couverte par les organisateurs de transports collectifs de personne ou transport à la demande non inter-urbain en région Hauts-de-France atteint dorénavant 12 479 km<sup>2</sup> de superficie soit 39 % du territoire régional.

A noter que sur son ressort territorial, chaque AOM est compétente pour organiser les services de mobilité suivants :

- des services réguliers de transport public de personnes ;
- des services de transport scolaire ;
- des services à la demande de transport public de personnes.

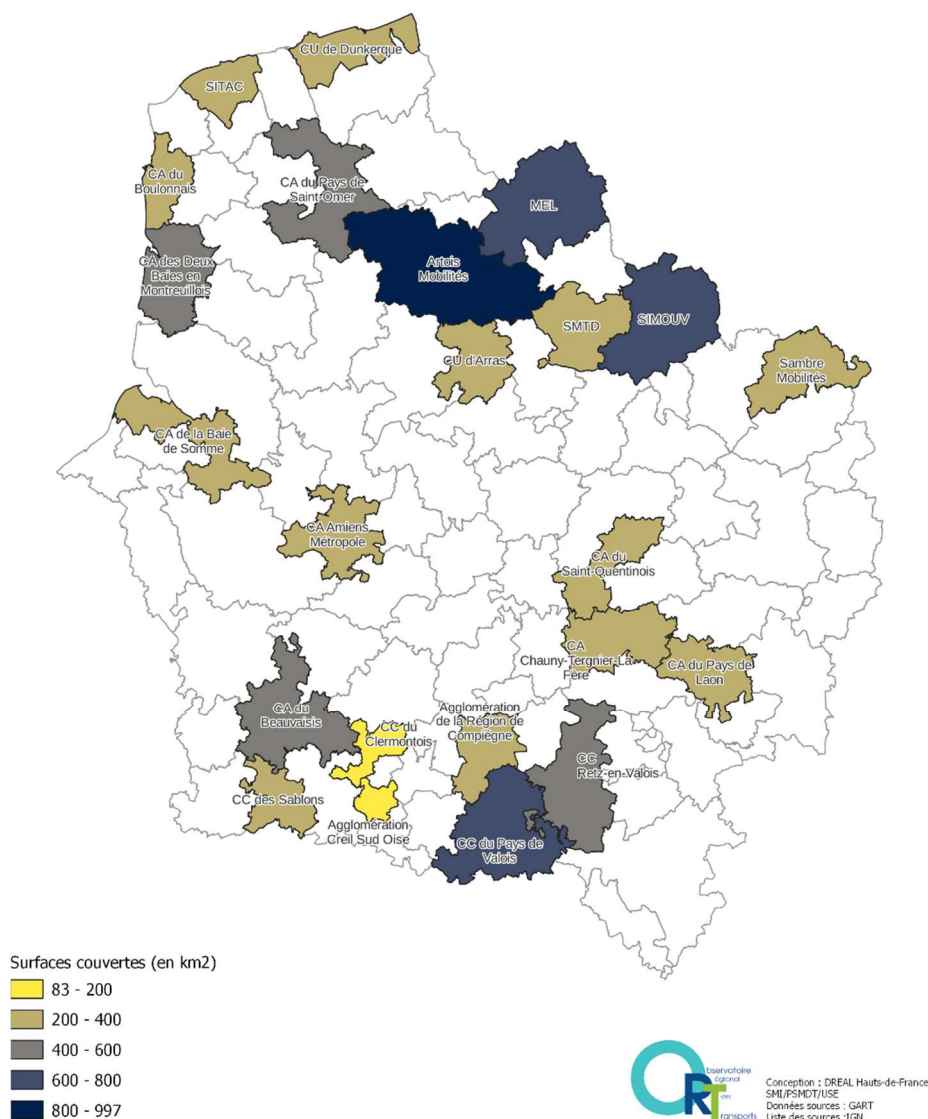
Toutefois, les AOM ne sont pas tenues d'organiser l'ensemble de ces services. Elles sont libres de mettre en place ceux qui sont les plus adaptés aux territoires sur lesquelles elles interviennent.



Tableau 2 : Superficies des réseaux de transport collectif de personnes et de transport à la demande

	Surfaces couvertes par les AOM (en km <sup>2</sup> )	Surface totale du département (en km <sup>2</sup> )	Taux de couverture (en %)
Aisne	2 699	7 362	36,66%
Nord	3 130	5 743	54,50%
Oise	2 766	5 860	47,20%
Pas-de-Calais	2 671	6 671	40,04%
Somme	1 213	6 170	19,66%
Hauts-de-France	12 479	31 806	39,23%

Carte 3 : Superficies couvertes par des réseaux de transports collectifs de transport et de transport à la demande



## 12 Population et densité sur le ressort territorial des organisateurs de transports en commun

### 12.1. Population

D'après le recensement de la population réalisé par l'INSEE en 2022, la région Hauts-de-France comptabilisait 5 998 916 habitants. La population résidant dans le ressort territorial des collectivités organisant des services réguliers de transport collectif de personnes ou transport à la demande est de 4 594 585 habitants, soit près de 77 % de la population de la région.

*Tableau 3 : Population des collectivités territoriales organisant des transports collectifs de personnes en Hauts-de-France*

Nom de l'Autorité Organisatrice de Mobilité (AOM)	Nombre d'habitants
AGGLOMERATION CREIL SUD OISE	89 795
AGGLOMERATION DE LA REGION DE COMPIEGNE	85 046
ARTOIS MOBILITES	650 721
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION CHAUNY-TERGNIER-LA FERRE	55 932
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION D'AMIENS METROPOLE	184 918
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE CAMBRAI	81 764
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE LA BAIE DE SOMME	49 051
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE LA REGION DE CHATEAU-THIERRY	55 209
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DES DEUX BAIES EN MONTREUILLOIS	67 416
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BEAUVAISIS	106 357
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BOULONNAIS	113 742
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU CAUDRÉSIS-CATÉSIS	64 025
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE LAON	42 772
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE SAINT-OMER	107 574
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SAINT-QUENTINOIS	81 161
COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA HAUTE SOMME	26 950
COMMUNAUTE DE COMMUNES DE L'AIRE CANTILIEENNE	46 188
COMMUNAUTE DE COMMUNES DES PAYS D'OISE ET D'HALATTE	35 061
COMMUNAUTE DE COMMUNES DES SABLONS	39 033
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU CLERMONTOIS	38 433
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE VALOIS	56 422
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS NOYONNAIS	32 520
COMMUNAUTE DE COMMUNES RETZ EN VALOIS	28 049
COMMUNAUTE DE COMMUNES THELLOISE	62 826
COMMUNAUTE URBAINE D'ARRAS	111 727
COMMUNAUTE URBAINE DE DUNKERQUE	195 245
MÉTROPOLE EUROPEENNE DE LILLE	1 198 654
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE MOBILITE ET D'ORGANISATION URBAINE DU VALENCIENNOIS (SIMOUV)	352 871
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION DU CALAIS	105 698
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS URBAINS SOISSONNAIS (SITUS)	63 403
SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS DU DOUAISIS	222 661
SYNDICAT MIXTE SAMBRE MOBILITES	127 558
VILLE DE SENLIS	15 803
	4 594 585

Carte 4 : Population des collectivités territoriales organisant des transports collectifs de personnes en Hauts-de-France

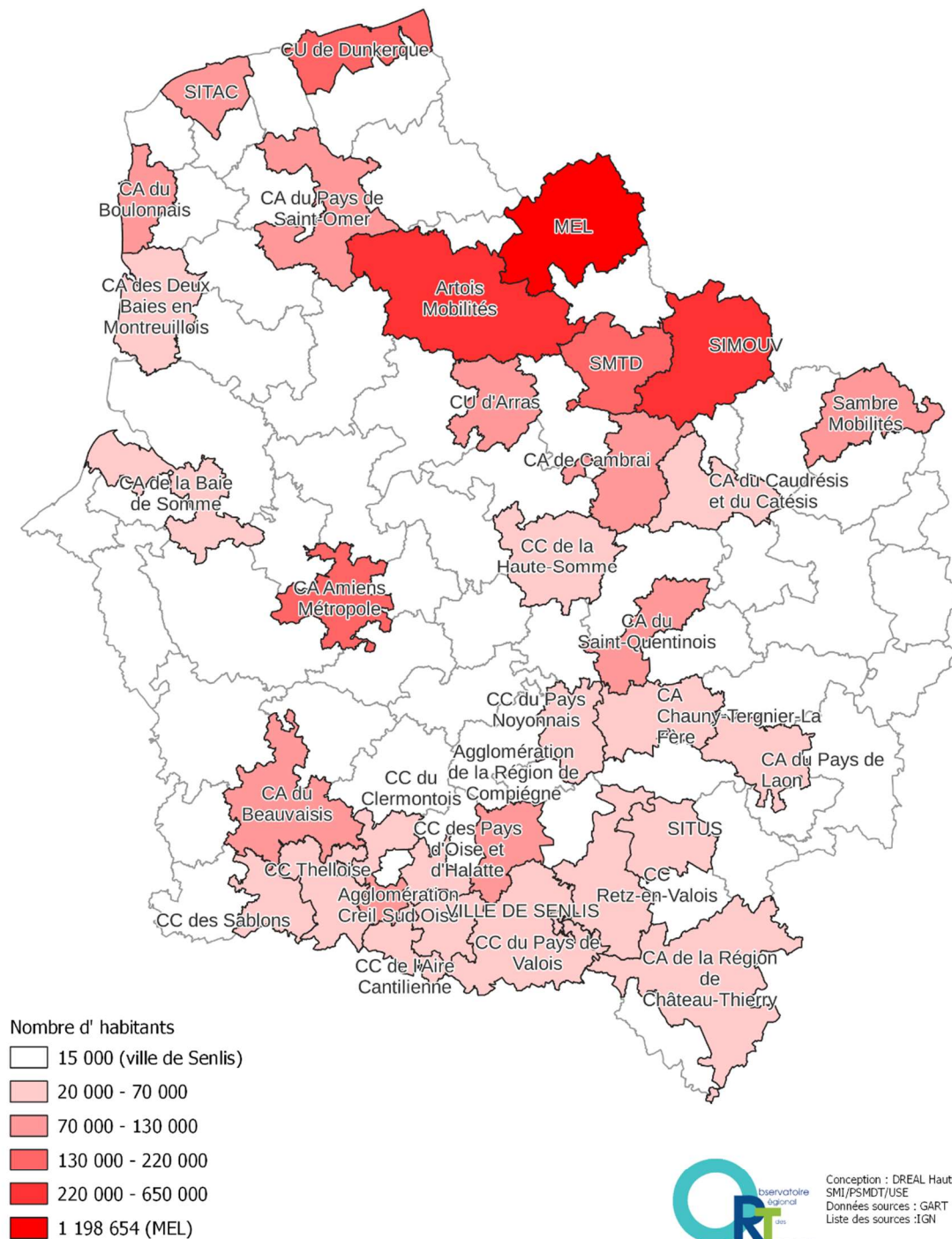


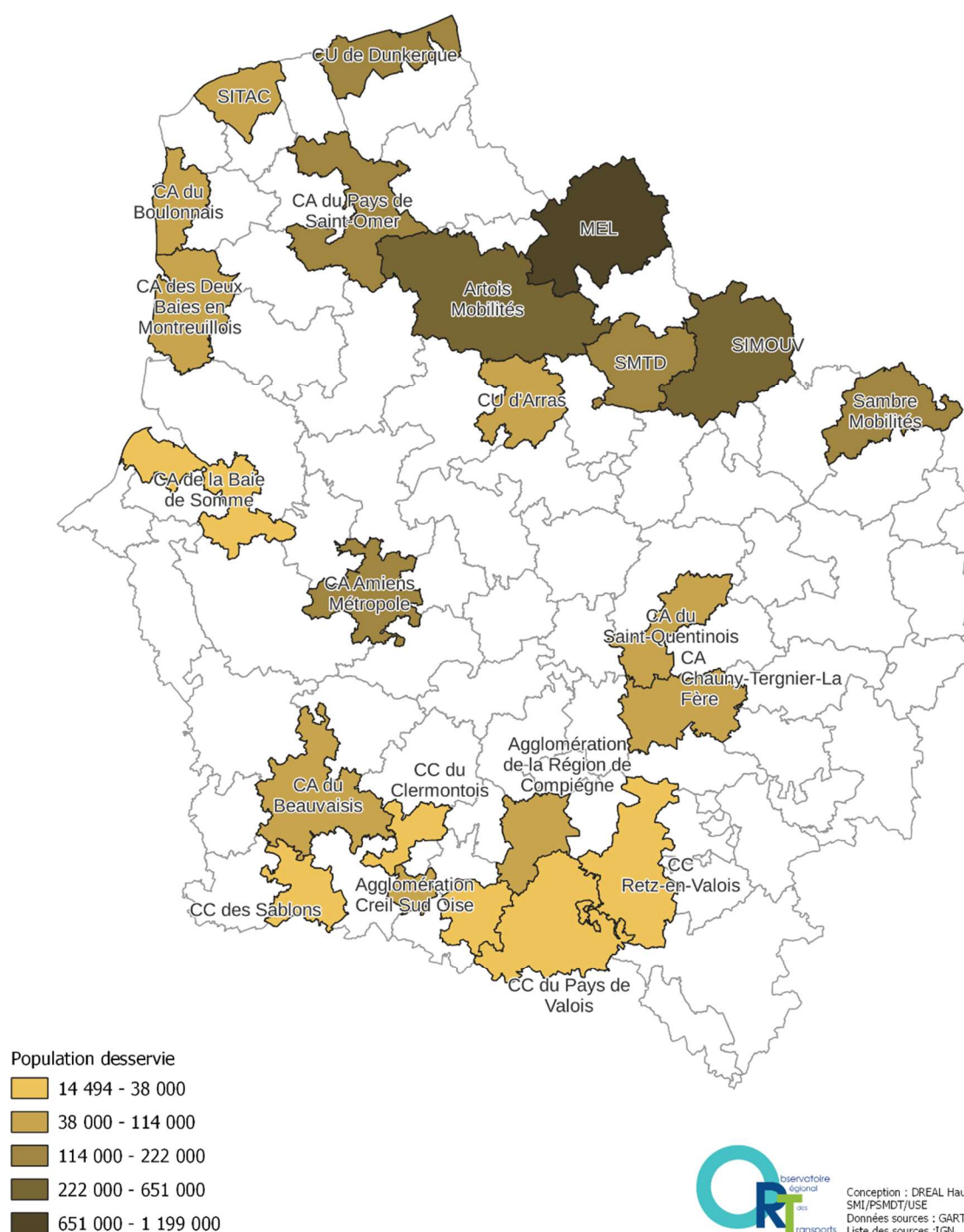
Tableau 4 : Population desservie par des transports collectifs de personnes ou des transports à la demande (Sur la base des déclarations des AOM ayant répondu)

	Nombre d'habitants desservis par des services collectifs de transports ou des transports à la demande	Part de la population du département desservie
Aisne	179 865	34,2%
Nord	2 127 227	81,3%
Oise	368 621	44,4%
Pas-de-Calais	1 228 544	84,1%
Somme	214 704	38,0%
Hauts-de-France	4 118 961	68,7%

Bien que 39% du territoire soit couvert par un organisme proposant des services publics de la mobilité de type transport collectif de personnes ou transport à la demande, plus de deux tiers de la population (68,7%) sont couverts par ces services.

Le tableau suivant donne la part de la population desservie par les transports en commun par département, sur la base des déclarations des 23 AOM ayant répondu à l'enquête. Les départements du Nord et du Pas-de-Calais sont ceux dont l'offre a la plus grande part de couverture de leur population.

Carte 5 : Population desservie (AOM ayant répondu à l'enquête)



## 1.2.2 Densité de population

Les territoires des organisateurs de transports collectifs de personne ou transport à la demande sont plus denses dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais ce qui est propice à la mise en place de services de transports en commun.

*Tableau 5 : Densité de population des EPCI et communes organisant des services de transports en commun en Hauts-de-France*

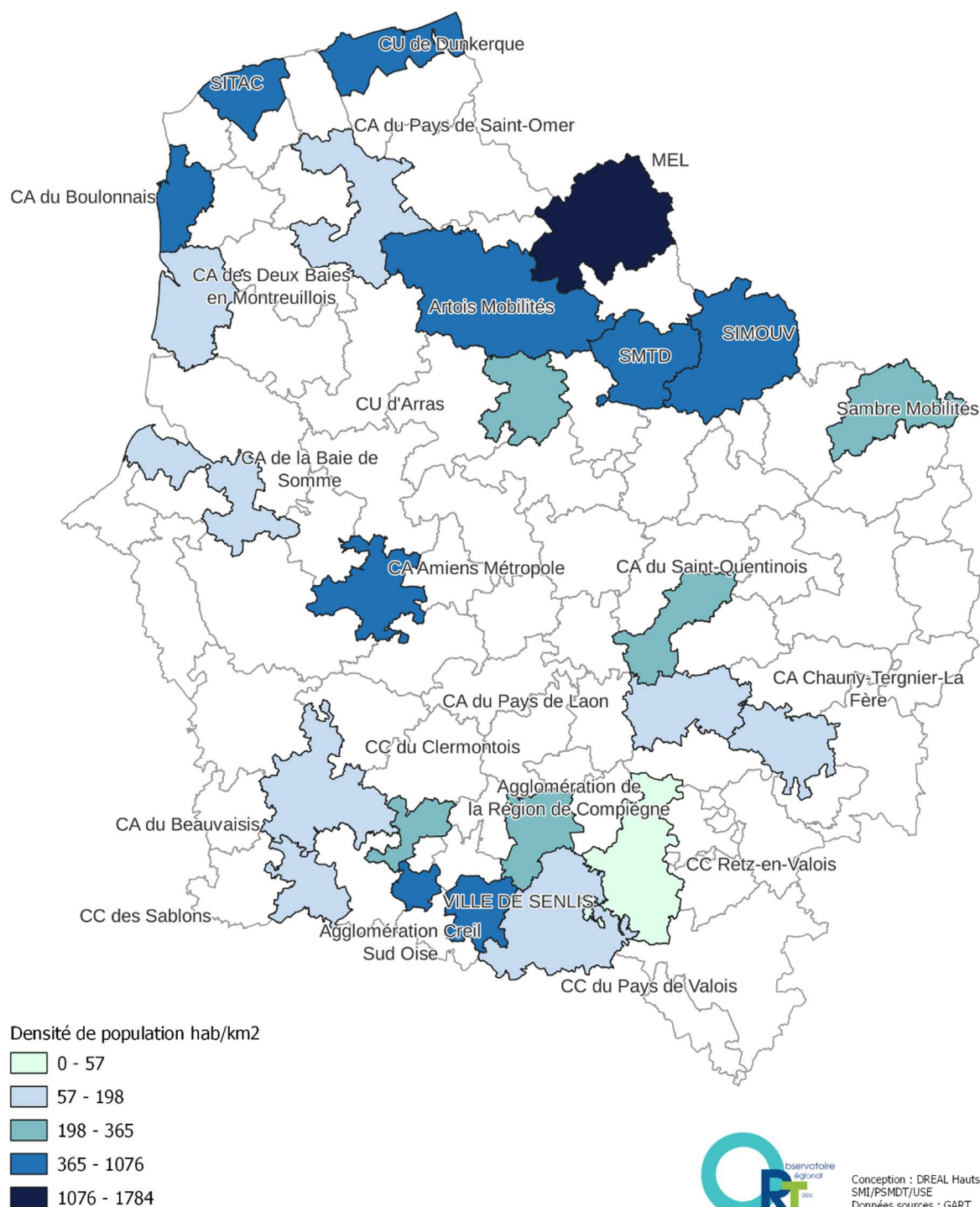
Nom de l'AOM	Densité de population hab/km <sup>2</sup>
AGGLOMERATION CREIL SUD OISE	1 075,52
AGGLOMERATION DE LA REGION DE COMPIEGNE	322,42
ARTOIS MOBILITES	652,67
CA AMIENS METROPOLE	530,26
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION CHAUNY-TERGNIER-LA FERRE	146,12
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE LA BAIE DE SOMME	123,06
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DES DEUX BAIES EN MONTREUILLOIS	164,78
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BEAUVAISIS	197,33
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BOULONNAIS	554,57
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE LAON	135,60
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE SAINT-OMER	197,88
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SAINT-QUENTINOIS	276,75
COMMUNAUTE DE COMMUNES DES SABLONS	172,99
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU CLERMONTOIS	261,09
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE VALOIS	91,84
COMMUNAUTE DE COMMUNES RETZ EN VALOIS	57,14
COMMUNAUTE URBAINE D'ARRAS	365,16
COMMUNAUTE URBAINE DE DUNKERQUE	651,06
MÉTROPOLE EUROPEENNE DE LILLE	1 783,95
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE MOBILITE ET D'ORGANISATION URBAINE DU VALENCIENNOIS (SIMOUV)	560,39
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION DU CALAISIS	502,06
SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS DU DOUAISIS	587,50
SYNDICAT MIXTE SAMBRE MOBILITES	348,14

Notons que les territoires ruraux peuvent avoir recours à d'autres solutions de mobilité qu'à celle des transports en commun, plus adaptés à leurs besoins

39 % du territoire régional  
Et 69% de la population  
couverts par un réseau urbain de transport collectif ou à la demande



Carte 6 : Densité de population dans les périmètres des ressorts territoriaux des collectivités organisant des transports en commun urbains ayant répondu à l'enquête du GART/UTP



## 2. FINANCEMENT ET MODALITÉS D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS RÉGULIERS ET À LA DEMANDE

### 2.1. Contrats administratifs urbains

Conformément au principe de libre administration des collectivités territoriales, les AOM sont libres de choisir le mode de gestion pour exploiter leurs réseaux de transport public urbain.

En matière de services publics de transport, cette liberté du choix du mode de gestion est encadrée par les dispositions des articles L. 1221-3 et suivants du code des transports.

Les AOM peuvent décider soit :

- De confier l'exploitation du service public, après mise en concurrence, à un tiers par le biais d'une concession ou d'un marché public (gestion déléguée) ;
- De gérer directement le service en attribuant le contrat à un « opérateur interne », qui peut être une régie ou une Société publique locale (gestion directe).

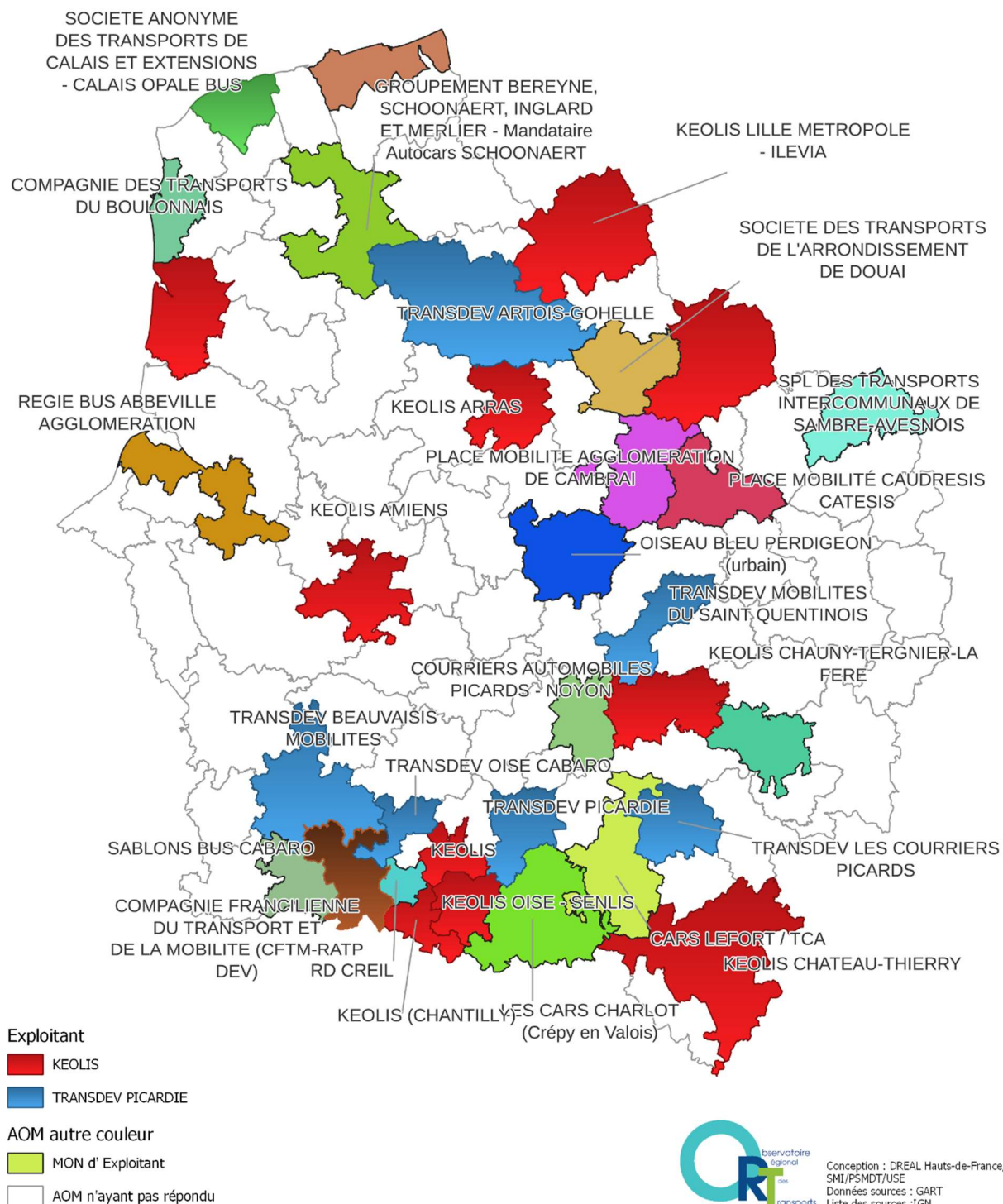
Synthèse des modes de gestion :

	Gestion déléguée		Gestion directe	
Comment le contrat est-il attribué ?	Avec mise en concurrence		Sans mise en concurrence	
Qui peut opérer la gestion du réseau ?	Opérateurs privés et Sociétés d'économie mixte locales		Opérateurs internes	
			Régies	Société publique Locale
Quel type de contrat ?	Concession de service public	Marché Public	Contrats « in house » (ou "quasi-régie")	
Quelles sont les principales caractéristiques du contrat ?	Transfert du risque industriel et tout/ou partie risque commercial au concessionnaire	Absence/transfert limité du risque commercial à l'exploitant	Dépend de chaque contrat	

**Tableau 6 : Contrats d'exploitation des réseaux de transports collectifs de personnes**  
 (MP : Marché Public, DSP : Délégation de Service Public, SPL : Société Publique Locale, NC : Non Communiqué)

AOM	Nom de l'exploitant	Mode de Gestion	Date de début de contrat	Date de fin de contrat
AGGLOMERATION CREIL SUD OISE	RD CREIL	DSP	01/09/2019	31/08/2026
AGGLOMERATION DE LA REGION DE COMPIEGNE	TRANSDEV PICARDIE	MP	14/07/2021	13/07/2028
ARTOIS MOBILITES	TRANSDEV ARTOIS-GOHELLE	DSP	01/01/2017	31/12/2023
CA AMIENS METROPOLE	KEOLIS AMIENS	DSP	01/01/2018	31/12/2024
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION CHAUNY-TERGNIER-LA FERRE	KEOLIS CHAUNY-TERGNIER-LA FERRE	DSP	01/10/2023	30/09/2029
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE CAMBRAI	PLACE MOBILITE AGGLOMERATION DE CAMBRAI	DSP	01/07/2021	30/06/2029
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE LA BAIE DE SOMME	REGIE BUS ABBEVILLE AGGLOMERATION	RÉGIE EPIC	01/01/2016	
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE LA REGION DE CHATEAU-THIERRY	KEOLIS CHATEAU-THIERRY	DSP	01/07/2019	30/06/2028
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DES DEUX BAIES EN MONTREUILLOIS	KEOLIS CÔTE D'OPALE	DSP	01/09/2021	31/08/2028
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BEAUVAISIS	TRANSDEV BEAUVAISIS MOBILITES	DSP	01/09/2022	31/08/2029
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BOULONNAIS	COMPAGNIE DES TRANSPORTS DU BOULONNAIS	DSP	01/05/2021	31/12/2027
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU CAUDRÉSIS-CATÉSIS	PLACE MOBILITÉ CAUDRESIS CATESIS	DSP	01/09/2019	31/08/2027
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE LAON	COMPAGNIE DE TRANSPORTS URBAINS DU PAYS DE LAON	DSP	01/01/2023	31/12/2029
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE SAINT-OMER	GROUPEMENT BEREYNE, SCHOONAERT, INGLARD ET MERLIER - Mandataire Autocars SCHOONAERT	DSP	01/09/2019	31/08/2025
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SAINT-QUENTINOIS	TRANSDEV MOBILITES DU SAINT QUENTINOIS	DSP	01/09/2004	31/08/2029
COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA HAUTE SOMME	OISEAU BLEU PERDIGEON (urbain)	MP	03/01/2022	31/12/2023
COMMUNAUTE DE COMMUNES DE L'AIRE CANTILLENNE	KEOLIS (CHANTILLY)	MP	01/06/2020	31/05/2024
COMMUNAUTE DE COMMUNES DES PAYS D'OISE ET D'HALATTE	KEOLIS	MP	02/01/2017	31/12/2025
COMMUNAUTE DE COMMUNES DES SABLONS	SABLONS BUS CABARO	MP	01/09/2022	31/08/2026
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU CLERMONTOIS	TRANSDEV OISE CABARO	MP	02/01/2020	31/12/2023
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE VALOIS	LES CARS CHARLOT (Crépy en Valois)	MP	01/12/2018	30/11/2024
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS NOYONNAIS	COURRIERS AUTOMOBILES PICARDS - NOYON	MP	01/01/2018	31/12/2025
COMMUNAUTE DE COMMUNES RETZ EN VALOIS	CARS LEFORT / TCA	DSP	01/09/2020	30/08/2027
COMMUNAUTE DE COMMUNES THELLOISE	COMPAGNIE FRANCILIENNE DU TRANSPORT ET DE LA MOBILITE (CFTM-RATP DEV)	MP	01/09/2020	31/08/2024
COMMUNAUTE URBAINE D'ARRAS	KEOLIS ARRAS	DSP	01/01/2019	31/12/2025
COMMUNAUTE URBAINE DE DUNKERQUE	SOCIETE DES TRANSPORTS DE DUNKERQUE ET EXTENSIONS	DSP	01/09/2019	31/12/2025
MÉTROPOLE EUROPEENNE DE LILLE	KEOLIS LILLE METROPOLE - ILEVIA	DSP	01/04/2018	31/03/2025
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE MOBILITE ET D'ORGANISATION URBAINE DU VALENCIENNOIS (SIMOUV)	KEOLIS HAINAUT VALENCIENNOIS	DSP	01/01/2023	31/12/2029
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION DU CALAISIS	SOCIETE ANONYME DES TRANSPORTS DE CALAIS ET EXTENSIONS - CALAIS OPALE BUS	DSP	01/01/2017	31/12/2027
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS URBAINS SOISSONNAIS (SITUS)	TRANSDEV LES COURRIERS PICARDS	MP	01/01/2018	31/12/2024
SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS DU DOUAIS	SOCIETE DES TRANSPORTS DE L'ARRONDISSEMENT DE DOUAI	SPL	01/01/2020	31/12/2023
SYNDICAT MIXTE SAMBRE MOBILITES	SPL DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX DE SAMBRE-AVESNOIS	SPL	01/01/2018	31/12/2023
VILLE DE SENLIS	KEOLIS OISE - SENLIS	NC	01/09/2022	31/08/2028

Carte 7 : Contrats d'exploitation des réseaux de transports collectifs de personnes



## 22 Versement mobilité (VM) et versement mobilité additionnel (VMA)

### 22.1 Versement mobilité « classique »

Afin d'assurer le financement des services publics de la mobilité, une part provient des recettes de la vente de titres et d'abonnements de transports (pour les réseaux non gratuits). Néanmoins, ces recettes sont en général insuffisantes pour financer l'intégralité des services de transport en commun. Pour assurer leur pérennité, il est régulièrement nécessaire d'avoir recours au versement transport, devenu versement mobilité suite à l'adoption de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) en décembre 2019.

Le versement mobilité peut financer tout investissement et fonctionnement de services ou d'actions qui rentrent dans le champ de compétence de l'AOM (cf Articles L. 2333-66 à L. 2333-68 du code général des collectivités territoriales). C'est le cas par exemple des services de mobilité et la partie de l'infrastructure associée à sa mise en œuvre (exemple : site propre, infrastructure de transport guidé,...). Il peut financer des actions concourant au développement des mobilités actives et partagées ainsi que les mobilités solidaires (ex : pistes cyclables, aires de covoiturage, plateforme de covoiturage, garage solidaire,...).

C'est l'AOM, à l'exception de la Région lorsqu'elle est AOM locale par substitution, qui peut instaurer le versement mobilité sur son ressort territorial. Elle fixe alors le taux unique qui s'appliquera aux employeurs d'au moins 11 salariés sur l'ensemble de son ressort territorial. Ce taux ne pourra pas dépasser les taux plafonds fixés par la loi (2%). L'AOM doit délibérer pour le mettre en œuvre. Cette délibération énumère les services de mobilité, mis en place ou prévus, qui justifient le taux du versement. Elle doit identifier les services réguliers mis en place et prévus, ainsi que le type de services qui pourraient justifier un taux plus élevé (site propre, infrastructure de transport pour un service routier ou guidé,...).

Dans une communauté de communes qui ne se serait pas vue transférer la compétence d'AOM, une commune peut continuer d'exercer un service de mobilité après le 1<sup>er</sup> juillet 2021 et en informe la Région qui est devenue AOM sur le territoire de la communauté de communes. Si la commune prélevait du versement mobilité, elle peut continuer à le faire.

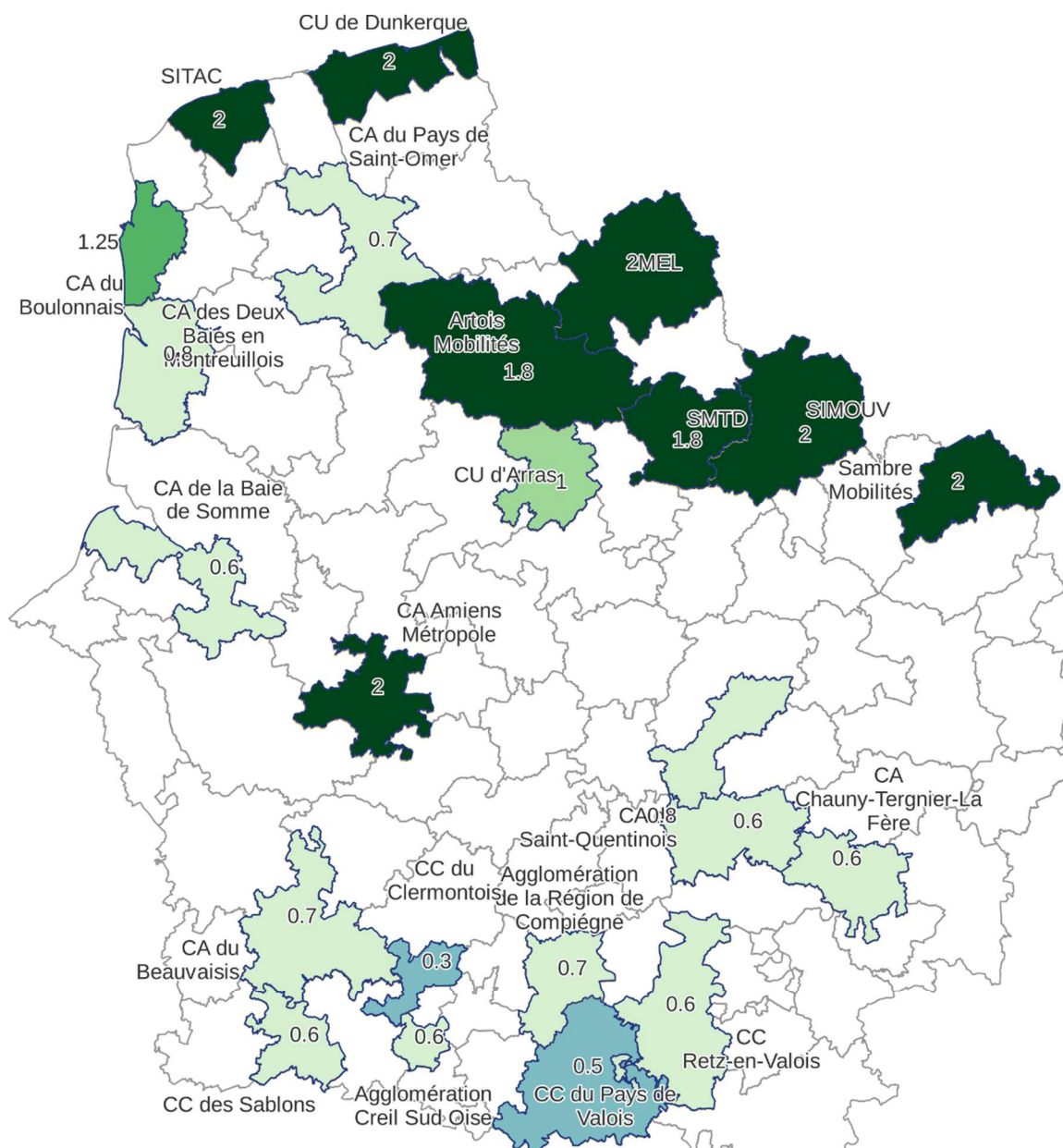
Le taux du versement mobilité connaît peu d'évolution dans les Hauts-de-France entre 2020 et 2023. Seules cinq AOM ont augmenté ce taux, la plus forte augmentation étant observée sur la Communauté Urbaine de Dunkerque (+0,45%).

Tableau 7 : Taux de versement mobilité par AOM en 2023 et 2020 (SO = sans objet)

Nom de l'AOM	Date d'instauration du versement mobilité	Taux Versement Mobilité	Taux 2020 (Versement Transport)
		2023	
AGGLOMERATION CREIL SUD OISE	29/06/1983	0,60%	0,60%
AGGLOMERATION DE LA REGION DE COMPIEGNE	01/01/1987	0,70%	0,70%
ARTOIS MOBILITES	01/07/1988	1,80%	1,80%
CA AMIENS METROPOLE	29/12/1983	2%	1,80%
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION CHAUNY-TERGNIER-LA FERRE	16/05/1996	0,60%	0,55%
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE LA BAIE DE SOMME	01/02/1992	0,60%	0,60%
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DES DEUX BAIES EN MONTREUILLOIS	01/01/2022	0,80%	SO
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BEAUVAISIS	27/05/1983	0,70%	0,70%
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BOULONNAIS	01/02/1979	1,25%	1,25%
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE LAON	01/01/2014	0,60%	0,60%
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE SAINT-OMER	01/01/2011	0,70%	0,70%
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SAINT-QUENTINOIS	01/07/1984	0,80%	0,60%
COMMUNAUTE DE COMMUNES DES SABLONS	01/01/2005	0,60%	0,60%
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU CLERMONTOIS	01/01/2014	0,30%	0,30%
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE VALOIS	01/01/2011	0,50%	SO
COMMUNAUTE DE COMMUNES RETZ EN VALOIS	01/09/2012	0,60%	0,60%
COMMUNAUTE URBAINE D'ARRAS	01/07/1983	1,00%	1,00%
COMMUNAUTE URBAINE DE DUNKERQUE	01/04/1976	2,00%	1,55%
MÉTROPOLE EUROPEENNE DE LILLE	01/06/1974	2,00%	2,00%
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE MOBILITE ET D'ORGANISATION URBAINE DU VALENCIENNOIS (SIMOUV)	01/01/1977	2,00%	2,00%
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION DU CALAISIS	01/07/1983	2,00%	2,00%
SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS DU DOUAISSIS	01/10/1977	1,80%	1,80%
SYNDICAT MIXTE SAMBRE MOBILITES	01/06/1978	2,00%	1,80%



Carte 8 : Taux de versement mobilité des organisateurs de transport en commun des Hauts-de-France en 2023



Taux actuel en 2023 du versement mobilité

0,30% - 0,59%

0,60% - 0,80%

1,00%

1,25%

1,80% - 2,00%

AOM n'ayant pas répondu

## 222 Versement mobilité additionnel

Un Versement Mobilité Additionnel (VMA) peut être institué par certains syndicats mixtes de transport. Ces syndicats associent plusieurs AOM en vue de coordonner leurs réseaux. Une entreprise peut se situer dans le périmètre d'un syndicat mixte sans nécessairement être dans celui d'une AOM.

Dans la région Hauts-de-France en 2023, deux syndicats de type SRU sont présents :

- Le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO) créé en décembre 2006 a décidé d'instituer un VMA en 2007 ;
- Le Syndicat Hauts-de-France Mobilités (anciennement Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports SMIRT jusqu'en 2018, puis Hauts-de-France Mobilités jusqu'en fin 2024) créé en décembre 2009 a décidé d'instituer un VMA en 2015. A noter que, suite à la publication d'une circulaire du 27 mai 2025, à compter du 1er juillet 2025, le Syndicat Mixte Hauts de France Mobilités a décidé d'exclure le versement mobilité additionnel à plusieurs communes placées sur son ressort territorial.

## 23 Coûts de mise en service et d'exploitation des transports collectifs urbains

Le questionnaire adressé aux autorités organisatrices de transports collectifs urbains n'a pas porté sur le coût de mise en service et d'exploitation de tels transports. Toutefois selon la documentation produite par le Cerema<sup>2</sup>, le développement d'un service de transport à la demande est de :

- 20 000 à 30 000 euros pour une étude préalable à la mise en place du service ;
- Entre 20 000 euros et 60 000 euros par an et par véhicule en termes de coût d'exploitation.

Quant au développement d'un service de transport en commun régulier, le Cerema<sup>3</sup> précise que :

- Le coût d'un véhicule varie de 0,2 million d'€ à 0,7 millions d'€ en fonction de la motorisation ;
- La charge d'exploitation par kilomètre réalisé varie entre 2 et 6 € par kilomètre ;
- La durée de vie du matériel roulant varie entre 10 et 15 ans.

Les principaux facteurs de variation des coûts pour une même offre kilométrique sont la vitesse commerciale (points d'arrêts, congestion), le mode de contractualisation et le nombre de bus composant la flotte.

<sup>2</sup>[https://www.cerema.fr/system/files/documents/2022/07/fiche\\_tad\\_vf\\_1.pdf](https://www.cerema.fr/system/files/documents/2022/07/fiche_tad_vf_1.pdf)

<sup>3</sup>[https://www.cerema.fr/fr/system/files?file=documents/2020/12/ensemble\\_vers\\_la\\_compentence\\_mobilit%C3%A9\\_atelier\\_tad-bus.pdf](https://www.cerema.fr/fr/system/files?file=documents/2020/12/ensemble_vers_la_compentence_mobilit%C3%A9_atelier_tad-bus.pdf)



### 3. OFFRE ET FRÉQUENTATION EN TRANSPORTS RÉGULIERS EN RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

**Les services publics réguliers de transport routier de personnes sont des services collectifs offerts à la place, dont le ou les itinéraires, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance (article R 3111-1 du code des transports).**

#### 3.1. Communes desservies

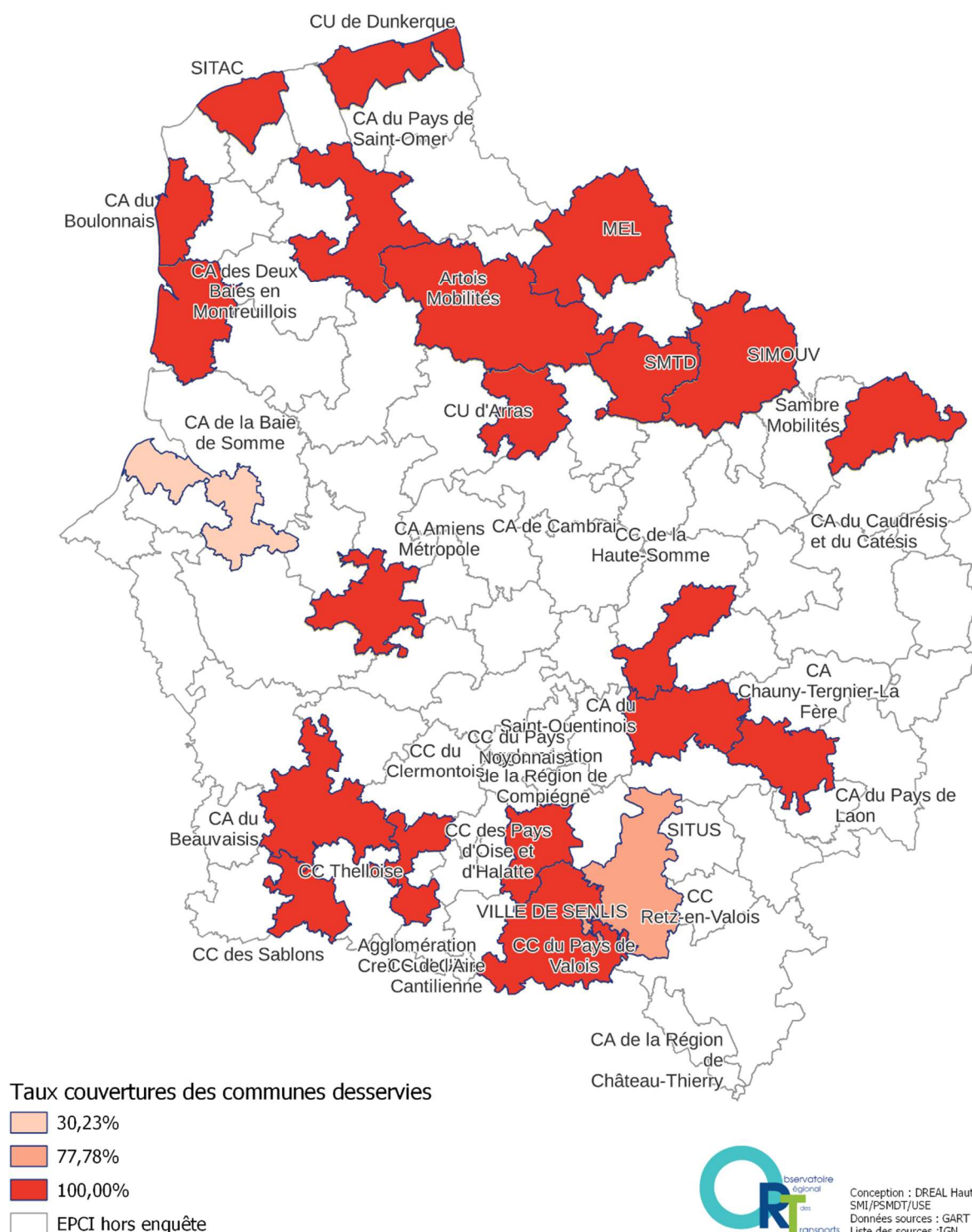
Au 1<sup>er</sup> janvier 2022, la région Hauts-de-France comptabilise un total de 3 788 communes réparties telles que voici :

- 799 dans le département de l'Aisne
- 648 dans le département du Nord
- 679 dans le département de l'Oise
- 890 dans le département du Pas-de-Calais
- 772 dans le département de la Somme

Sur ces 3 788, 1 026 appartiennent au ressort territorial des autorités organisant des services publics de la mobilité de type transport collectif de personnes ou transport à la demande ayant répondu à l'enquête du GART.

Les résultats reportés dans la carte ci-après correspondent aux déclarations des AOM ayant répondu à l'enquête. 21 d'entre elles déclarent que toutes les communes appartenant à leur ressort territorial sont desservies.

Carte 9 : Taux de communes desservies en pourcentage par les réseaux réguliers de transport collectif urbain en Hauts-de-France (sur la base des déclarations des AOM)



## 32 Lignes de services de transports en commun réguliers et Transport à la Demande (TAD)

### 32.1. Nombre de lignes des services de transport collectif de personnes/longueur commerciale et points d'arrêt (régulières urbaines et interurbaines)

Tableau 8 : Nombre de lignes de transport collectif de personnes réguliers en région Hauts-de-France organisés, longueur et arrêts

Nom de l'AOM	Nombre de lignes régulières	Longueur commerciale en km des lignes régulières	Nombre de points d'arrêt des lignes régulières
AGGLOMERATION CREIL SUD OISE	8	67	306
AGGLOMERATION DE LA REGION DE COMPIEGNE	19	257	324
ARTOIS MOBILITES	54	1 067,00	1974
CA AMIENS METROPOLE	18	317,8	993
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE LA BAIE DE SOMME	13	101	242
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DES DEUX BAIES EN MONTREUILLOIS	4	131	100
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BEAUVAISIS	14	149,9	334
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BOULONNAIS	14	166,5	631
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE LAON	7	126	178
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE SAINT-OMER	12	97,5	103
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SAINT-QUENTINOIS	6	67,1	404
COMMUNAUTE DE COMMUNES DES SABLONS	4	21	29
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS CLERMONTOIS	4	40,4	70
COMMUNAUTE DE COMMUNES RETZ EN VALOIS	4	31,8	45
COMMUNAUTE URBAINE D'ARRAS	24	591,4	517
COMMUNAUTE URBAINE DE DUNKERQUE	17	1 031,00	646
MÉTROPOLE EUROPEENNE DE LILLE	99	1 267,50	3225
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE MOBILITE ET D'ORGANISATION URBAINE DU VALENCIENNOIS	42	571,1	1074
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION DU CALAISIS	12	165,5	516
SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS DU DOUAISIS	18	368,2	572
SYNDICAT MIXTE SAMBRE MOBILITES	15	247,3	412

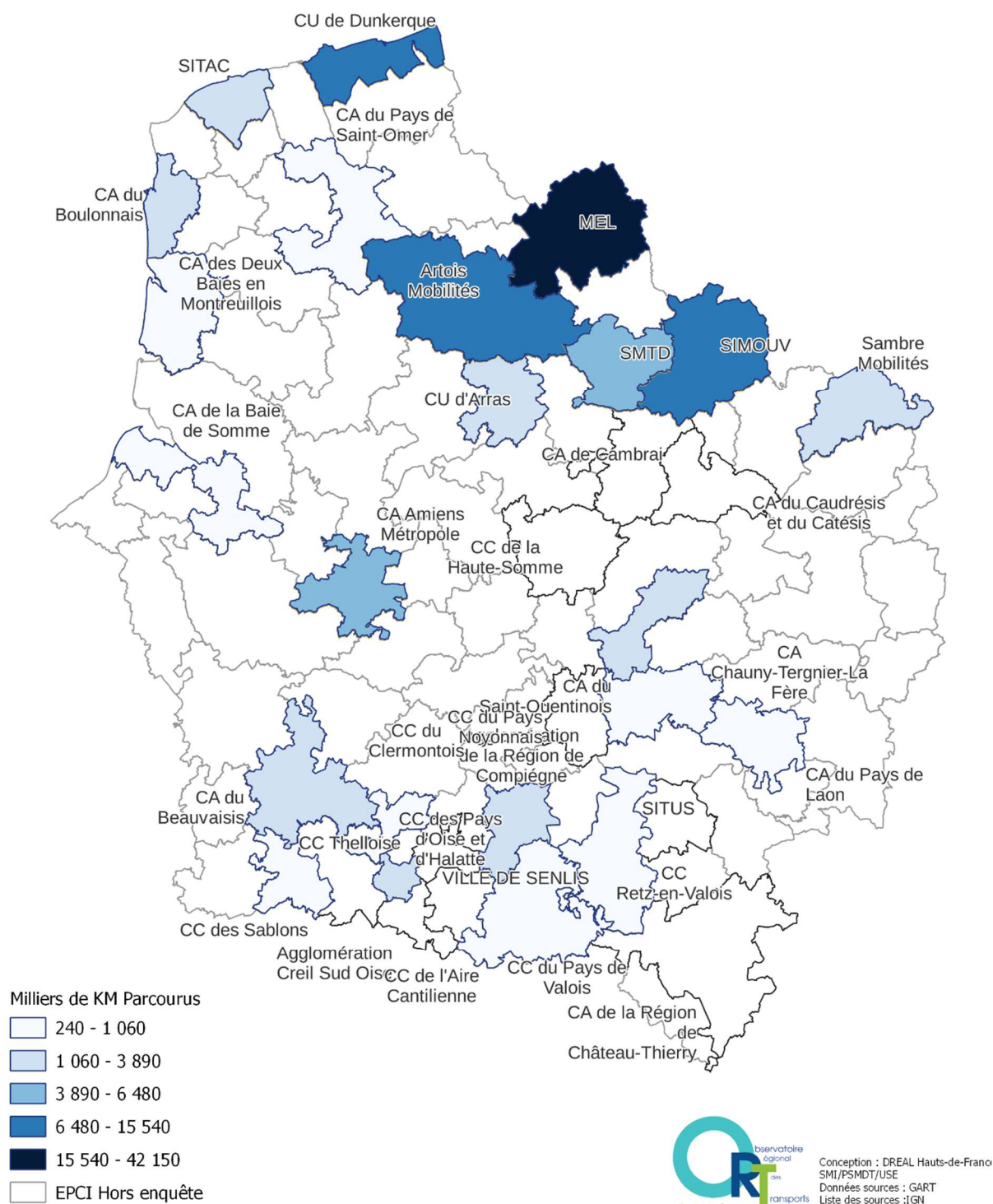
### 3.2.2. Distance parcourue par les véhicules des réseaux de transports en commun en Hauts-de-France

Tableau 9 : Nombre de kilomètres parcourus par les services de transport en commun en Hauts-de-France (selon les résultats du questionnaire) (NR = non renseigné)

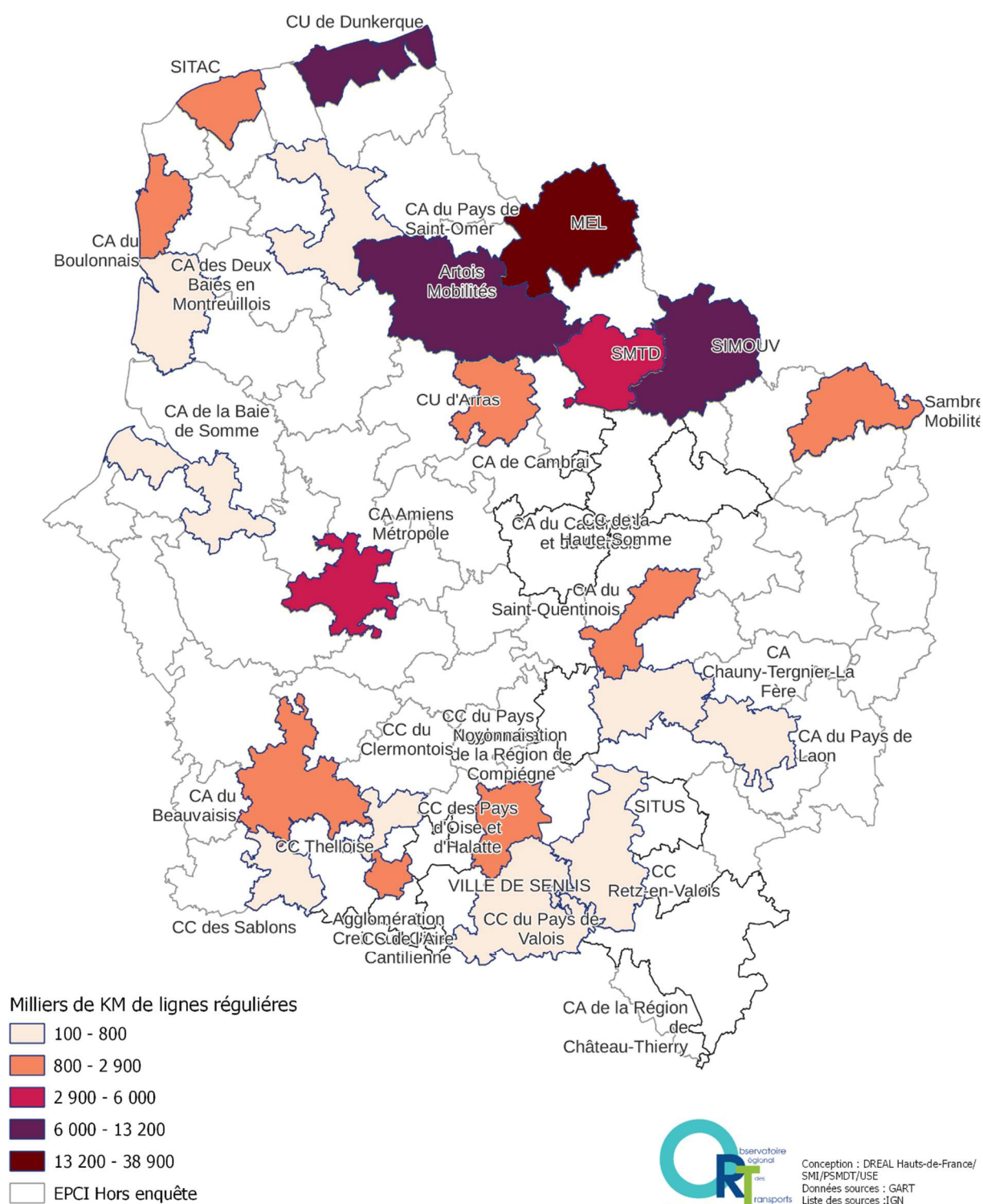
Nom de l'AOM	Total des kilomètres parcourus en 2023	Dont Kilomètres lignes régulières (2023)	Dont Kilomètres lignes scolaires (2023)	Dont Kilomètres services spéciaux et occasionnels (2023)	Dont Kilomètres TAD (2023)	Dont Kilomètres TPMR (2023)
AGGLOMERATION CREIL SUD OISE	2 088 145	1 743 394	105 502	NR	239 249	NR
AGGLOMERATION DE LA REGION DE COMPIEGNE	2 279 805	1 326 678	953 127	NR	NR	NR
ARTOIS MOBILITES	15 539 448	13 191 126	1 642 218	19 608	436 605	249 891
CA AMIENS METROPOLE	6 480 848	6 040 535	181 465	7 087	251 761	NR
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION CHAUNY-TERGNIER-LA FERRE	562 614	398 854	125 454	7 358	30 948	NR
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE LA BAIE DE SOMME	539 729	428 434	65 369	NR	42 327	3 599
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DES DEUX BAIES EN	696 403	451 820	244 583	NR	NR	NR
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BEAUVAISIS	2 230 812	1 452 174	662 483	NR	116 155	NR
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BOULONNAIS	2 681 396	2 569 297	NR	37 416	25 632	49 051
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE LAON	1 059 134	814 229	225 180	11 489	8 236	NR
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE SAINT-OMER	1 018 820	754 820	189 000	NR	75 000	NR
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SAINT-QUENTINOIS	1 672 117	1 394 202	NR	NR	277 915	NR
COMMUNAUTE DE COMMUNES DES SABLONS	506 573	210 938	NR	NR	295 635	NR
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU	278 808	276 685	NR	NR	2 123	NR
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE	243 475	243 475	NR	NR	NR	NR
COMMUNAUTE DE COMMUNES RETZ EN VALOIS	239 750	129 334	NR	NR	110 416	NR
COMMUNAUTE URBAINE D'ARRAS	3 892 993	2 742 309	518 930	13 688	439 970	178 096
COMMUNAUTE URBAINE DE DUNKERQUE	9 474 871	7 443 624	372 507	NR	805 109	853 631
MÉTROPOLE EUROPEENNE DE LILLE	42 146 372	38 931 680	337 167	NR	NR	2 877 525
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE MOBILITE ET D'ORGANISATION URBAINE DU VALENCIENNOIS	9 343 479	7 406 028	1 029 983	NR	334 651	572 817
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION DU	3 229 687	2 908 119	258 499	1 364	61 705	NR
SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS DU DOUAISIS	5 969 911	4 924 133	897 689	3 867	144 222	NR
SYNDICAT MIXTE SAMBRE MOBILITES	2 706 034	2 498 065	193 080	2 358	12 531	NR



Carte 10 : Total des kilomètres parcourus par les services de transport en commun (lignes régulières, scolaires, spéciaux, TAD, PMR) en Hauts-de-France (selon les résultats du questionnaire)



Carte 11 : Total des kilomètres parcourus par les services de transport de lignes régulières

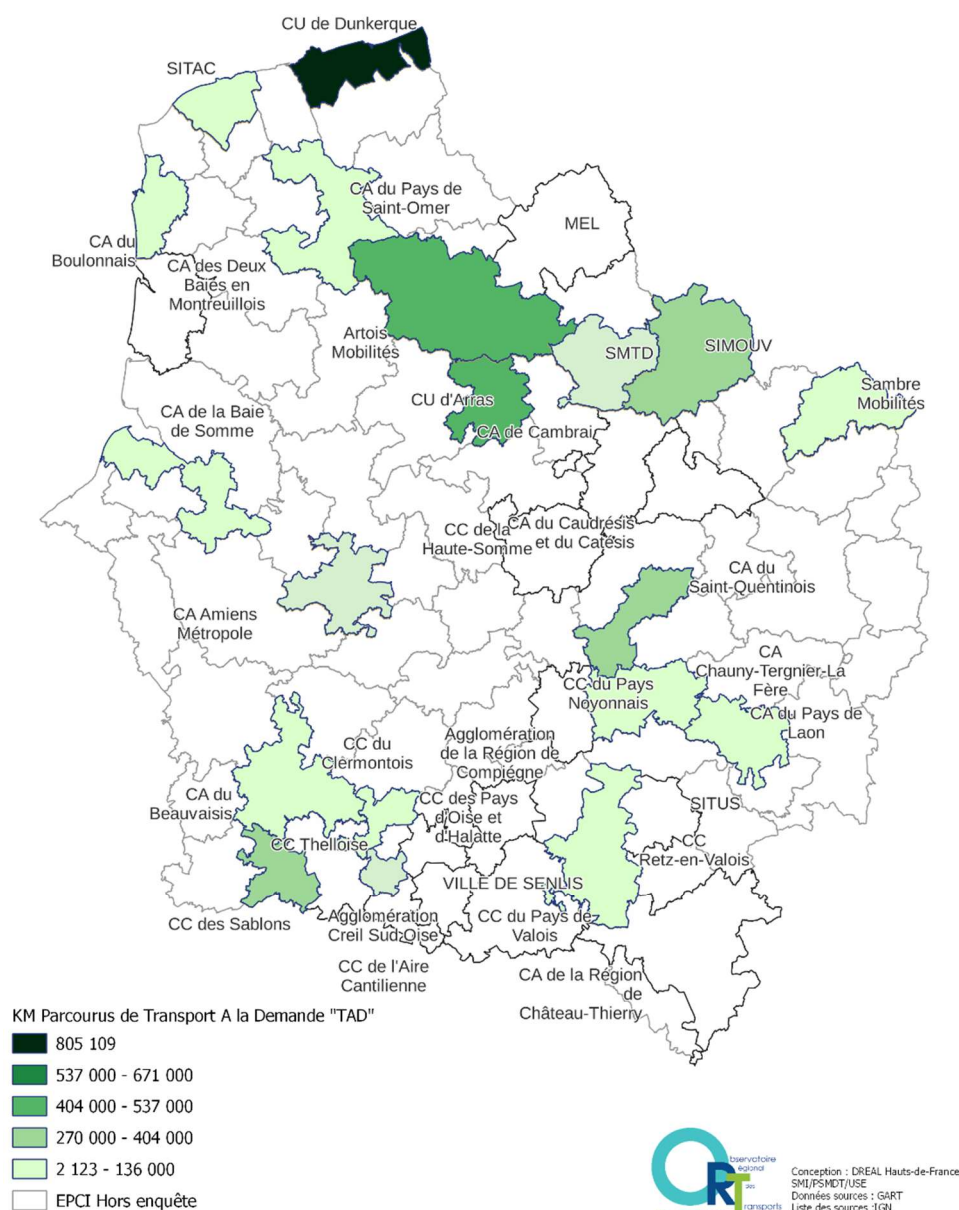


La part du transport à la demande, en nombre de kilomètres effectués, est plus importante dans les zones plus rurales, moins bien desservies par les services réguliers, pour exemple (taux kilomètres TAD/km lignes régulières). Pour exemples, ci-dessous, voici les extrêmes en Région :

- La part du TAD représente près de 10% sur la communauté d'agglomération de la baie de Somme contre 4,2% sur la communauté d'agglomération d'Amiens Métropole ;
- La part du TAD est supérieur à celle des lignes régulières sur la communauté de communes des sablons et représente plus de 85% sur la communauté de communes de Retz-en-Valois.

Les AOM se sont donc bien emparées de cette opportunité d'offrir une offre de transport additionnelle aux lignes régulières.

Carte 12 : Les réseaux de transport à la demande selon le nombre de kilomètres



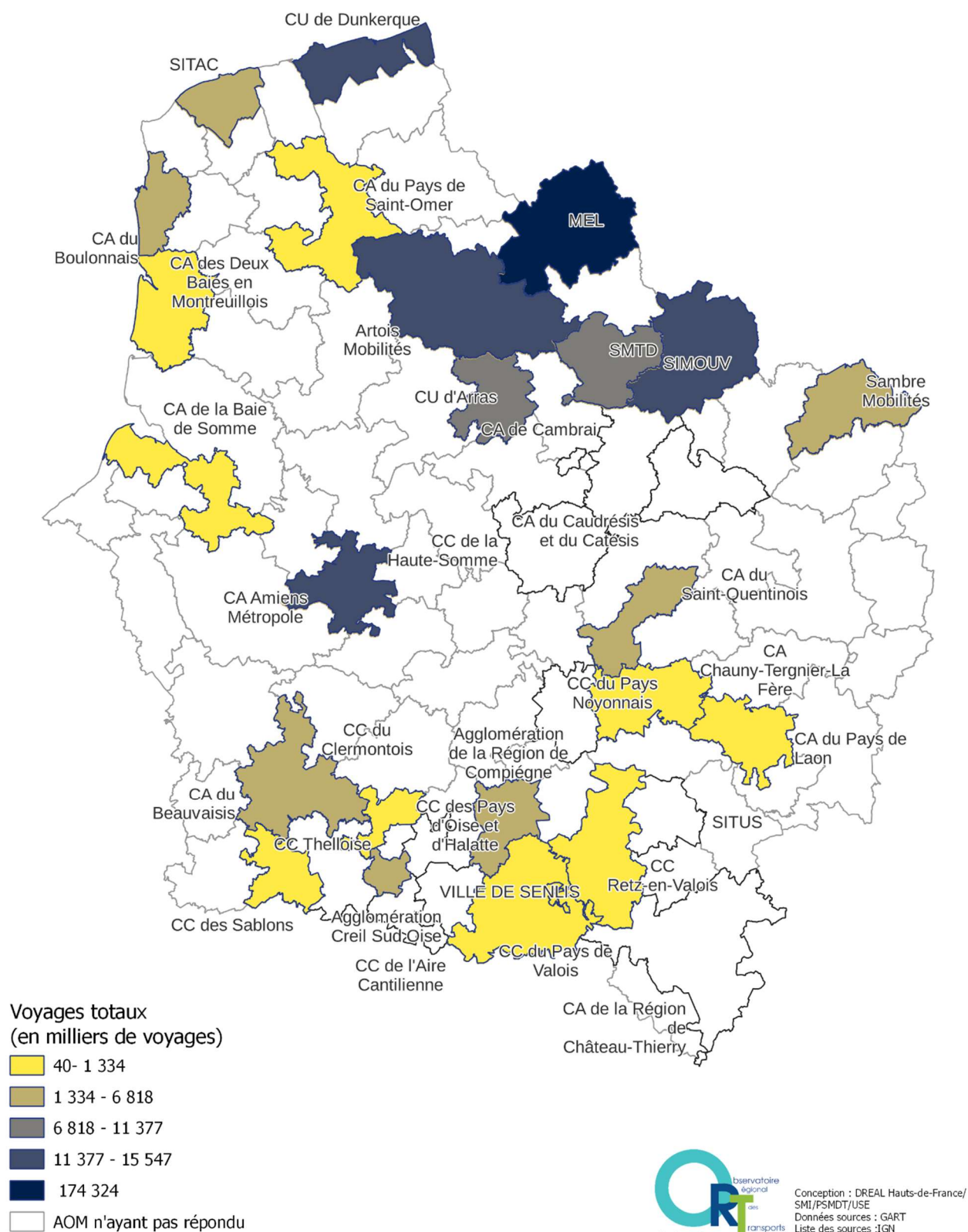
### 3.3. Fréquentation des réseaux de transports collectifs urbains réguliers

Tableau 10 : Nombre de voyages pour évaluer la fréquentation des réseaux de transport en commun en Hauts-de-France en 2023 (en milliers de voyages, résultat de l'enquête TCU réalisée par le GART)

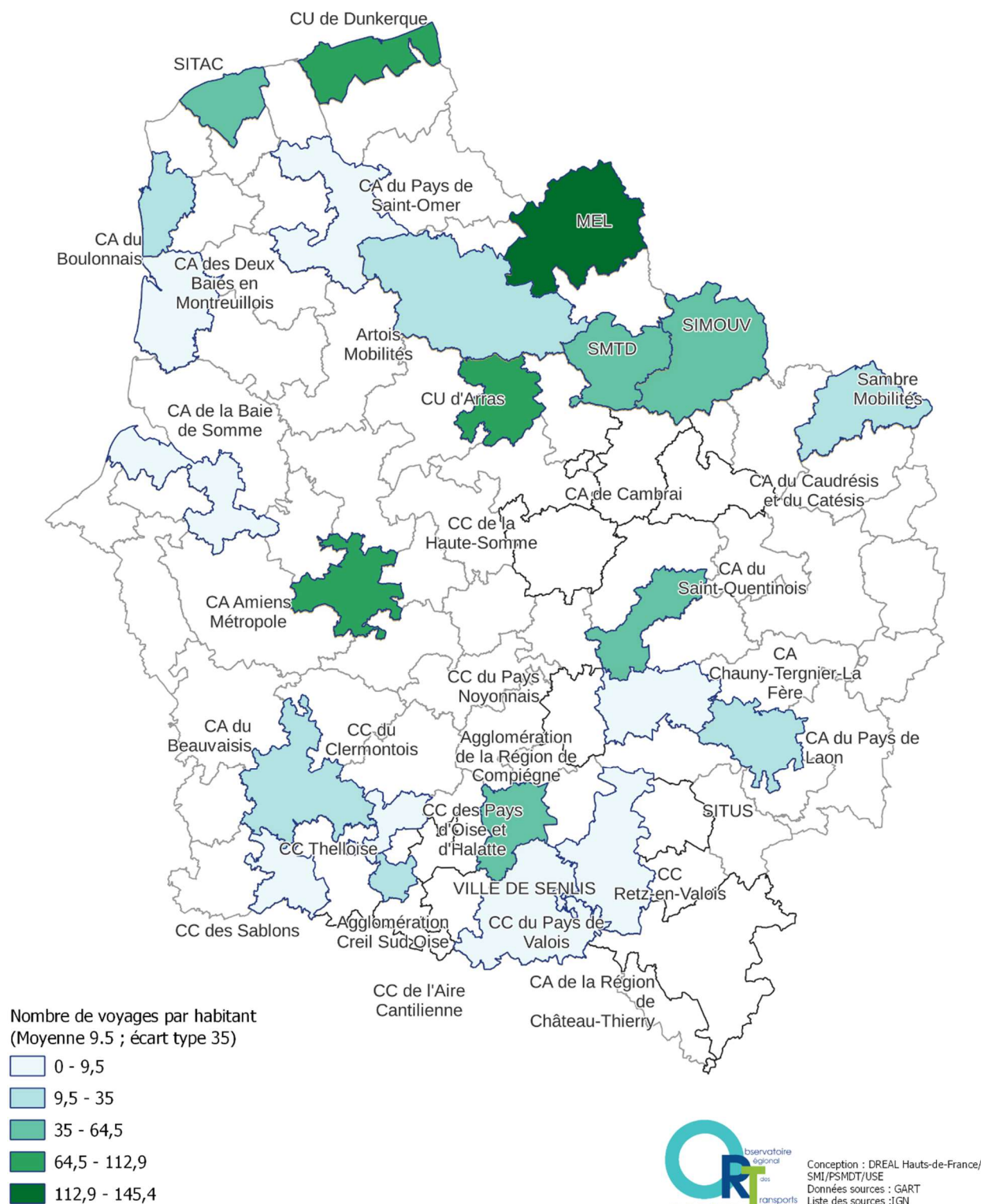
Nom de l'AOM	Voyages totaux	dont voyages TAD	dont voyages TPMR	Nbre voyages/habitant
AGGLOMERATION CREIL SUD OISE	2 943	28,6		60,0
AGGLOMERATION DE LA REGION DE COMPIEGNE	4 713			25,5
ARTOIS MOBILITES	14 789	45,3	9,8	132,4
CA AMIENS METROPOLE	15 547	31,6		146,2
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION CHAUNY- TERGNIER-LA FERRE	532	3,0		7,9
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE LA BAIE DE SOMME	287	4,3	0,8	2,5
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DES DEUX BAIES EN MONTREUILLOIS	267			2,5
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BEAUVAISIS	3 432	6,3		61,4
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BOULONNAIS	3 446	1,7		89,7
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE LAON	1 334	0,4		15,7
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE SAINT-OMER	467	16,0	0,0	5,2
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SAINT-QUENTINOIS	4 853	22,0		86,0
COMMUNAUTE DE COMMUNES DES SABLONS	40	15,5		0,2
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU CLERMONTOIS	42	1,0		0,2
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE VALOIS	49			1,1
COMMUNAUTE DE COMMUNES RETZ EN VALOIS	90			0,1
COMMUNAUTE URBAINE D'ARRAS	10 886	60,8	20,5	9,1
COMMUNAUTE URBAINE DE DUNKERQUE	22 039	60,0	110,4	172,8
MÉTROPOLE EUROPEENNE DE LILLE	174 324	52,3	138,1	4 466,1
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE MOBILITE ET D'ORGANISATION URBAINE DU VALENCIENNOIS (SIMOUV)	18 435	25,9	31,1	171,4
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION DU CALAISIS	6 818	201,0		84,0
SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS DU DOUAISIS	11 377	11,0		32,2
SYNDICAT MIXTE SAMBRE MOBILITES	4 465	2,0		159,2



Carte 13 : Fréquentation des réseaux de transport en commun en Hauts-de-France en 2023



Carte 14 : Les réseaux de transport (lignes régulières, scolaires, spéciaux, TAD, PMR) en Hauts-de-France (selon les résultats du questionnaire) : nombre de voyages par habitants





Comme pour d'autres indicateurs vus précédemment, il est intéressant de rapporter la fréquentation au nombre d'habitants pour mieux représenter les réseaux selon leur territoire. Les résultats restent très variés.

D'après les chiffres produits en réponse au questionnaire, les fréquentations les plus élevées au regard du nombre d'habitants sont observées sur la Communauté Urbaine de Dunkerque et la Métropole européenne Lilloise, notamment en raison de l'offre importante et de la gratuité sur Dunkerque. Ces deux AOM sont suivies par la Communauté Urbaine d'Arras et la Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole.

Les résultats montrent néanmoins que bien que rapportée au nombre d'habitants, la fréquentation des transports en communs dans les territoires ruraux reste faible.

## 4. OFFRE DES SERVICES DE TRANSPORT À LA DEMANDE EN RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

### Définition :

**« Les services publics à la demande de transport routier 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 et qui sont exécutés avec des véhicules dont la capacité minimale est de quatre places, y compris celle du conducteur » (Article R3111-2 du Code des Transports).**

Les services de transport à la demande (TAD) sont ainsi des services qui fonctionnent selon la demande des usagers : ils se déclenchent uniquement sur réservation des usagers. Ils se distinguent ainsi des services réguliers, qui circulent selon des itinéraires et des horaires prédéfinis. En zone peu dense, lorsque la demande est faible, mettre en place un service de transport à la demande plutôt que des lignes régulières permet d'éviter la circulation de véhicules à vide tout en offrant un service adapté aux besoins des usagers.

Le TAD est un service flexible, hybride entre une ligne de bus régulière et un service de taxis.

On distingue deux grandes familles de TAD :

- La ligne virtuelle est une ligne avec des arrêts et un itinéraire prédéfinis. Elle peut fonctionner avec des horaires prédéfinis, déclenchés uniquement sur réservation des usagers, ou sans horaires prédéfinis.
- Dans le cas d'un TAD zonal, le service fonctionne au sein d'un territoire donné, sans itinéraire ni horaire prédéfini. Les arrêts peuvent être prédéfinis ou non (on parle dans ce dernier cas d'un TAD en « porte-à-porte »).

Le TAD se décline donc avec des règles de fonctionnement diverses en fonction des caractéristiques des territoires à desservir. Si le TAD était considéré il y a quelques années encore essentiellement comme une desserte des territoires ruraux, l'extension des périmètres des ressorts territoriaux et la volonté d'une couverture plus large des dessertes ont amené les AOM à desservir également des zones périurbaines.

### 4.1. Mise en place du TAD dans les Hauts-de-France

La majorité des AOM ayant répondu à l'enquête déclare la mise en place d'un dispositif de transport à la demande. Les résultats sont développés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 11 : Services proposés par les différents réseaux dans les hauts-de-France

Nom de l'AOM	Services réguliers	Services à vocation principalement scolaire	Service de transport à la demande	Service de transport pour les personnes à mobilité réduite
AGGLOMERATION CREIL SUD OISE	oui	oui	oui	non
AGGLOMERATION DE LA REGION DE COMPIEGNE	oui	oui	oui	non
ARTOIS MOBILITES	oui	oui	oui	oui
CA AMIENS METROPOLE	oui	oui	oui	oui
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION CHAUNY-TERGNIER-LA FERRE	oui	oui	oui	oui
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE LA BAIE DE SOMME	oui	oui	oui	oui
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DES DEUX BAIES EN MONTREUILLOIS	oui	oui	oui	non
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BEAUVAISIS	oui	oui	oui	oui
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BOULONNAIS	oui	non	oui	oui
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE LAON	oui	oui	oui	non
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE SAINT-OMER	oui	oui	oui	oui
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SAINT-QUENTINOIS	oui	oui	oui	oui
COMMUNAUTE DE COMMUNES DES SABLONS	oui	oui	oui	NR
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU CLERMONTOIS	oui	non	oui	non
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE VALOIS	oui	non	non	non
COMMUNAUTE DE COMMUNES RETZ EN VALOIS	oui	non	oui	oui
COMMUNAUTE URBAINE D'ARRAS	oui	oui	oui	oui
COMMUNAUTE URBAINE DE DUNKERQUE	oui	non	oui	oui
MÉTROPOLE EUROPEENNE DE LILLE	oui	oui	oui	oui
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE MOBILITE ET D'ORGANISATION URBAINE DU VALENCIENNOIS (SIMOUV)	oui	oui	oui	oui
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION DU CALAISIS	oui	oui	oui	non
SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS DU DOUAISSIS	oui	oui	oui	non
SYNDICAT MIXTE SAMBRE MOBILITES	oui	oui	oui	non

La desserte des transports à la demande peut varier de celle des transports en commun réguliers. Les deux services peuvent ainsi se compléter tant sur les plages horaires que sur le territoire desservi.

## 5. TARIFICATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

**La tarification des transports en commun urbains est un paramètre important pour le développement des services de transport collectif. En effet le prix agit directement sur l'attractivité d'un réseau de transport : un prix faible aura tendance à attirer les usagers et à rendre concurrentiel le transport en commun avec d'autres modes de déplacement. D'un autre côté les recettes produites par la tarification sont souvent nécessaires pour financer les services en complément du versement mobilité et des impôts locaux.**

**En région Hauts-de-France, différentes politiques de tarification sont mises en place afin d'inciter les usagers à emprunter les transports en commun plutôt que d'avoir recours à l'automobile : la gratuité, les abonnements ainsi que la tarification sociale.**

### 5.1. Transports collectifs urbains réguliers

#### 5.1.1. Gratuité

Six réseaux ont adopté une politique de gratuité pour leur réseau de transports en commun selon les résultats de l'enquête :

- L'Agglomération de la Région de Compiègne (ARC) ;
- La communauté de communes du pays de Valois ;
- Le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis (SMTD) ;
- La Communauté d'Agglomération Chauny-Tergnier-La Feré ;
- La Communauté Urbaine de Dunkerque ;
- Le Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération du Calais (SITAC).

Cette politique de gratuité, ainsi que le développement de l'offre avec les nouveaux bus à haut niveau de service, ont eu un fort impact dans l'agglomération de Dunkerque où 23,5 millions de voyages ont été enregistrés de septembre 2023 à septembre 2024, un nouveau record de fréquentation annuelle (Soit + 10% en 2024). Enfin certains réseaux proposent la gratuité mais pas pour l'ensemble de l'offre comme la communauté d'agglomération d'Amiens qui propose la gratuité des transports le samedi.

Justifiées souvent par des objectifs locaux variés, les mesures de gratuité constituent avant tout un acte de politique local. Vous pouvez retrouver l'ensemble des réseaux gratuits via le site de l'Observatoire du transport gratuit : <mailto:http://www.obs-transport-gratuit.fr/l-observatoire-161/>

D'après l'enquête, 6 réseaux de transports collectifs urbains ont adopté la gratuité en région Hauts-de-France

Pour le TAD il n'y a pas de gratuité, soit le tarif du TAD est le même que celui du transport régulier soit il est plus élevé

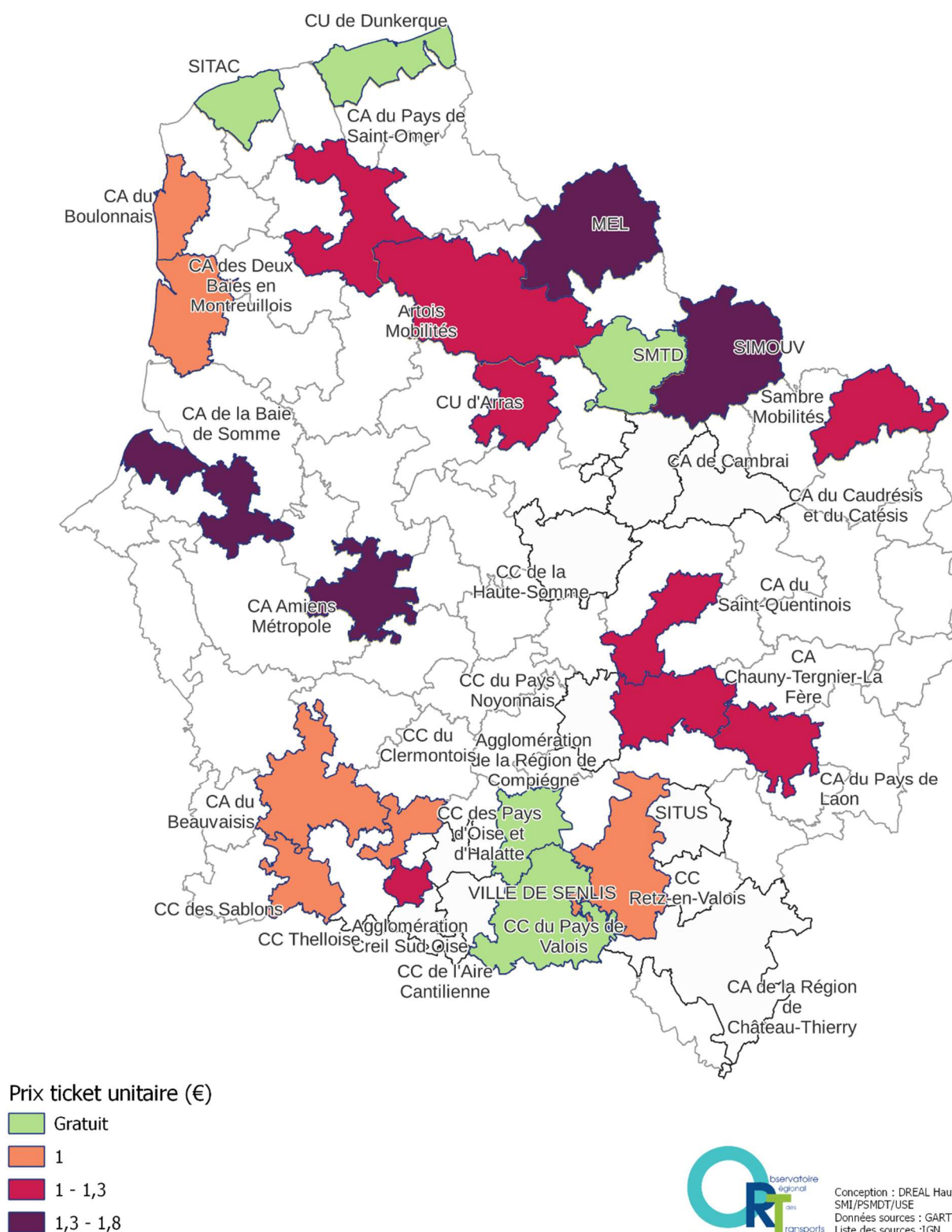
## 5.12 Titre unitaire

Pour les réseaux non gratuits, l'usage des transports en commun nécessite donc de se munir d'un titre de transport. Le plus répandu est le ticket unitaire utilisé sur chaque réseau payant. Ce titre est principalement à destination des usagers occasionnels car il correspond à un plein tarif, les usagers réguliers ayant la possibilité de souscrire à un abonnement et à payer un tarif réduit lorsqu'il existe.

Tableau 12 : Prix du ticket unitaire à plein tarif (€)

Nom de l'AOM	Ticket unitaire
AGGLOMERATION CREIL SUD OISE	1,30
AGGLOMERATION DE LA REGION DE COMPIEGNE	gratuité sur le réseau
ARTOIS MOBILITES	1,20
CA AMIENS METROPOLE	1,50
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION CHAUNY-TERGNIER-LA FERRE	1,10
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE LA BAIE DE SOMME	1,00
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DES DEUX BAIES EN MONTREUILLOIS	1,00
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BEAUVAISIS	NR
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BOULONNAIS	1,00
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE LAON	1,20
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE SAINT-OMER	1,10
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SAINT-QUENTINOIS	1,30
COMMUNAUTE DE COMMUNES DES SABLONS	0,70
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU CLERMONTOIS	1,00
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE VALOIS	gratuité sur le réseau
COMMUNAUTE DE COMMUNES RETZ EN VALOIS	1,00
COMMUNAUTE URBAINE D'ARRAS	1,20
COMMUNAUTE URBAINE DE DUNKERQUE	gratuité sur le réseau
MÉTROPOLE EUROPEENNE DE LILLE	1,80
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE MOBILITE ET D'ORGANISATION URBAINE DU VALENCIENNOIS (SIMOUV)	1,60
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION DU CALAISIS	gratuité sur le réseau
SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS DU DOUAISIS	gratuité sur le réseau
SYNDICAT MIXTE SAMBRE MOBILITES	1,30

Carte 15 : Prix du ticket unitaire en euros (ou gratuité du réseau)





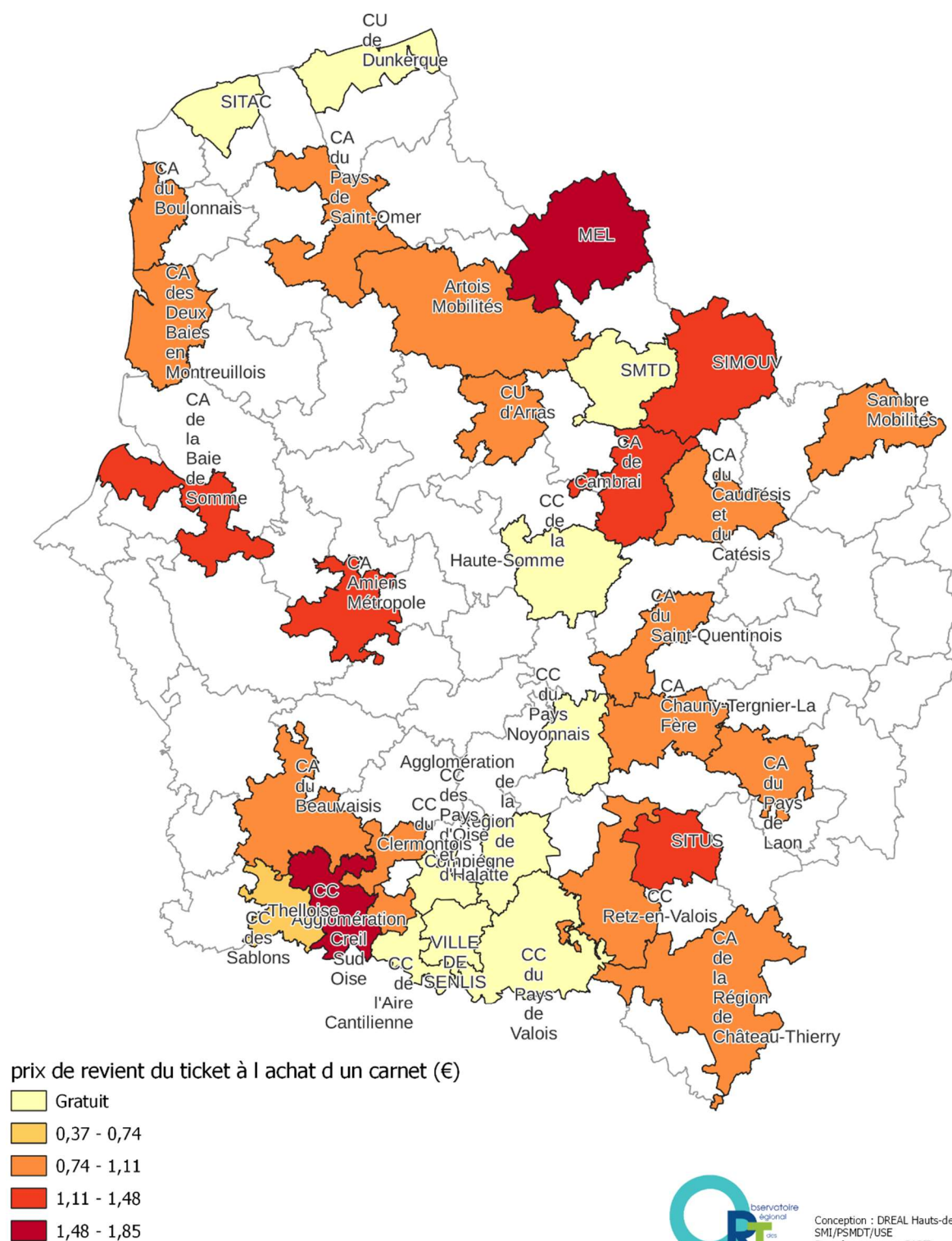
### 5.13 Réduction au nombre de tickets

Pour les usages plus réguliers, certains opérateurs proposent l'achat de carnets comprenant en général une dizaine de titres à un tarif préférentiel, inférieur à celui que vaudrait l'achat de dix titres uniques.

Tableau 13 : Prix des carnets et réduction du prix d'un titre d'un carnet par rapport à un titre unique (€)

Nom de l'AOM	Carnet de tickets	Nombre de tickets dans le carnet	Ticket extrait du carnet
AGGLOMERATION CREIL SUD OISE	10,00	10	1,00
AGGLOMERATION DE LA REGION DE COMPIEGNE	gratuité sur le réseau	gratuité sur le réseau	gratuité sur le réseau
ARTOIS MOBILITES	5,50	6	0,92
CA AMIENS METROPOLE	13,00	10	1,30
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION CHAUNY-TERGNIER-LA FERRE	9,00	10	0,90
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE LA BAIE DE SOMME	8,80	10	0,88
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DES DEUX BAIES EN MONTREUILLOIS	9,00	10	0,90
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BEAUVAISIS	5,00	5	1,00
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BOULONNAIS	8,00	10	0,80
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE LAON	10,80	10	1,08
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE SAINT-OMER	9,00	10	0,90
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SAINT-QUENTINOIS	10,30	10	1,03
COMMUNAUTE DE COMMUNES DES SABLONS	5,00	10	0,50
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU CLERMONTOIS	8,00	10	0,80
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE VALOIS	gratuité sur le réseau	gratuité sur le réseau	gratuité sur le réseau
COMMUNAUTE DE COMMUNES RETZ EN VALOIS	8,00	10	0,80
COMMUNAUTE URBAINE D'ARRAS	9,00	10	0,90
COMMUNAUTE URBAINE DE DUNKERQUE	gratuité sur le réseau	gratuité sur le réseau	gratuité sur le réseau
MÉTROPOLE EUROPEENNE DE LILLE	15,40	10	1,54
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE MOBILITE ET D'ORGANISATION URBAINE DU VALENCIENNOIS (SIMOUV)	12,00	10	1,20
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION DU CALAISIS	gratuité sur le réseau	gratuité sur le réseau	gratuité sur le réseau
SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS DU DOUAISIS	gratuité sur le réseau	gratuité sur le réseau	gratuité sur le réseau
SYNDICAT MIXTE SAMBRE MOBILITES	11,00	10	1,10

Carte 16 : Prix de revient du ticket unitaire si acheté en carnet, en euros (ou gratuité du réseau)



Parmi les réseaux des Hauts-de-France proposant des carnets, tous proposent des carnets de 10 titres à l'exception d'Artois Mobilités avec 6 titres et la communauté d'agglomération du Beauvaisis avec 5 titres à la journée.

Seule la communauté d'agglomération du Beauvaisis ne propose pas de réduction à l'achat d'un carnet (5 tickets à la journée).

## 5.1.4. Abonnements

Pour les déplacements les plus fréquents, les réseaux peuvent proposer des abonnements à leurs usagers permettant d'emprunter indéfiniment les transports durant la durée de leur souscription. Plusieurs abonnements existent : à la journée, à la semaine, au mois ou à l'année.

Les titres hebdomadaires sont les moins proposés sur le territoire avec 3 réseaux concernés. L'abonnement annuel est proposé dans une quinzaine de réseaux de TCU.

Tableau 14 : Prix des différents abonnements des services de TCU en Hauts-de-France (€)

Nom de l'AOM	Titre hebdomadaire	Abonnement mensuel	Abonnement annuel
AGGLOMERATION CREIL SUD OISE	-	20,00	-
AGGLOMERATION DE LA REGION DE COMPIEGNE	gratuité sur le réseau	gratuité sur le réseau	gratuité sur le réseau
ARTOIS MOBILITES	-	28,00	308,00
CA AMIENS METROPOLE	13,00	32,00	329,80
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION CHAUNY-TERGNIER-LA FERRE		26,00	260,00
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE LA BAIE DE SOMME	-	25,00	-
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DES DEUX BAIES EN MONTREUILLOIS	-	25,00	250,00
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BEAUVAISIS	-	18,00	180,00
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BOULONNAIS	9,00	30,00	300,00
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE LAON	-	30,00	300,00
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE SAINT-OMER	-	15,00	60,00
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SAINT-QUENTINOIS	-	33,00	330,00
COMMUNAUTE DE COMMUNES DES SABLONS	-	10,00	-
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU CLERMONTOIS	-	20,00	-
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE VALOIS	gratuité sur le réseau	gratuité sur le réseau	gratuité sur le réseau
COMMUNAUTE DE COMMUNES RETZ EN VALOIS	-	25,00	-
COMMUNAUTE URBAINE D'ARRAS	-	20,00	200,00
COMMUNAUTE URBAINE DE DUNKERQUE	gratuité sur le réseau	gratuité sur le réseau	gratuité sur le réseau
MÉTROPOLE EUROPEENNE DE LILLE	18,10	63,00	660,00
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE MOBILITE ET D'ORGANISATION URBAINE DU VALENCIENNOIS (SIMOUV)	-	38,50	360,00
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION DU CALAISIS	gratuité sur le réseau	gratuité sur le réseau	gratuité sur le réseau
SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS DU DOUAISIS	gratuité sur le réseau	gratuité sur le réseau	gratuité sur le réseau
SYNDICAT MIXTE SAMBRE MOBILITES	-	29,50	265,50

## 5.1.5 Services liés à la tarification

La gestion des transports en commun repose sur des systèmes billettiques en constante évolution, combinant supports traditionnels, innovations technologiques et nouveaux modèles de paiement. **Les supports billettiques**, qu'ils soient physiques ou dématérialisés, restent au cœur de l'accès aux réseaux, mais se heurtent à des limites logistiques, environnementales et d'interopérabilité. **Le post-payment**, en permettant un paiement différé basé sur l'usage réel, offre une flexibilité accrue aux voyageurs, tout en posant des défis en matière de gestion des données et de protection de la vie privée. Enfin, **l'open-payment**, en intégrant des moyens de paiement du quotidien comme les cartes bancaires ou les smartphones, révolutionne l'accès aux transports, mais soulève des enjeux techniques, économiques et sociaux.

**Les supports billettiques**, outils indispensables à la gestion des transports en commun, désignent l'ensemble des dispositifs physiques ou dématérialisés permettant aux usagers d'accéder aux réseaux de mobilité. Traditionnellement, ils prennent la forme de tickets en papier, de cartes magnétiques ou de cartes sans contact (comme la carte Pass-pass dans les hauts-de-France ou l'Oyster à Londres). Ces supports, souvent spécifiques à un réseau ou une région, nécessitent une infrastructure dédiée pour leur production, leur distribution et leur maintenance. Leur principal avantage réside dans leur simplicité d'utilisation pour les voyageurs réguliers, mais ils posent aussi des défis majeurs : coûts logistiques élevés, risques de fraude, manque d'interopérabilité entre les réseaux, et impact environnemental lié à la production de plastiques ou de papier. Avec l'évolution technologique, les supports billettiques tendent à se dématérialiser, intégrant des solutions plus flexibles comme les applications mobiles ou les cartes virtuelles.

**Le post-payment**, ou paiement différé, est un modèle où l'utilisateur utilise le transport sans pré-payer son titre, la facturation s'effectuant a posteriori, généralement à la fin du mois, en fonction des trajets réellement effectués. Ce système offre une grande flexibilité aux voyageurs, qui n'ont plus à anticiper leurs besoins en titres de transport. Il permet aussi une tarification plus juste, basée sur l'usage réel. Toutefois, le post-payment implique des défis majeurs : gestion des données de validation, recouvrement des impayés, protection de la vie privée, et acceptation par les usagers. Il nécessite également une infrastructure technique robuste pour tracer les trajets et facturer automatiquement, tout en garantissant la transparence et la sécurité des informations personnelles.

Le questionnaire du GART/UTP comporte des items relatifs au système billettique déployé et au service de post-payment (cf tableau 16). Les AOM n'ont par ailleurs pas été sollicités sur l'usage de l'open-payment.

Enfin, **l'open-payment** représente une révolution dans la billettique des transports en commun en permettant aux usagers de payer directement leur trajet avec des moyens de paiement du quotidien, tels que les cartes bancaires sans contact, les smartphones (via Apple Pay, Google Pay) et/ou les objets connectés (montres, bracelets). Contrairement aux systèmes traditionnels, l'open-payment élimine la nécessité de posséder un support billettique dédié, simplifiant ainsi l'accès aux transports pour les voyageurs occasionnels ou touristes. Cette approche favorise l'interopérabilité entre différents réseaux et pays, et réduit les coûts liés à la gestion de cartes spécifiques. Cependant, son déploiement soulève des enjeux techniques (sécurité des transactions, fraude), économiques (frais bancaires pour les petits montants) et sociaux (exclusion des personnes non équipées de cartes bancaires ou de smartphones). Des villes comme Londres, Singapour ou Lyon ont déjà adopté cette solution, démontrant son potentiel tout en révélant la nécessité d'une régulation adaptée.

Ces trois approches, souvent complémentaires, redéfinissent l'expérience utilisateur et la gestion des transports en commun, mais leur succès dépend de la capacité des acteurs à concilier innovation, inclusion et viabilité économique.

Tableau 15 : Recensement des services liés à la tarification (système billettique, post-payment)

Nom de l'AOM	Système billettique	Post-paiement
AGGLOMERATION CREIL SUD OISE	oui	oui
AGGLOMERATION DE LA REGION DE COMPIEGNE	non	non
ARTOIS MOBILITES	oui	non
CA AMIENS METROPOLE	oui	oui
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION CHAUNY-TERGNIER-LA FERE	oui	non
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE LA BAIE DE SOMME	oui	non
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DES DEUX BAIES EN MONTREUILLOIS	oui	non
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BEAUVAISIS	oui	non
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BOULONNAIS	oui	non
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE LAON	oui	oui
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE SAINT-OMER	non	non
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SAINT-QUENTINOIS	non	oui
COMMUNAUTE DE COMMUNES DES SABLONS	oui	non
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS CLERMONTOIS	oui	non
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE VALOIS	non	non
COMMUNAUTE DE COMMUNES RETZ EN VALOIS	non	non
COMMUNAUTE URBAINE D'ARRAS	oui	oui
COMMUNAUTE URBAINE DE DUNKERQUE	non	non
MÉTROPOLE EUROPEENNE DE LILLE	oui	non
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE MOBILITE ET D'ORGANISATION URBAINE DU VALENCIENNOIS (SIMOUV)	oui	non
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION DU CALAISIS	non	non
SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS DU DOUAISIS	non	non
SYNDICAT MIXTE SAMBRE MOBILITES	non	non

## 52 Tarification des transports à la demande

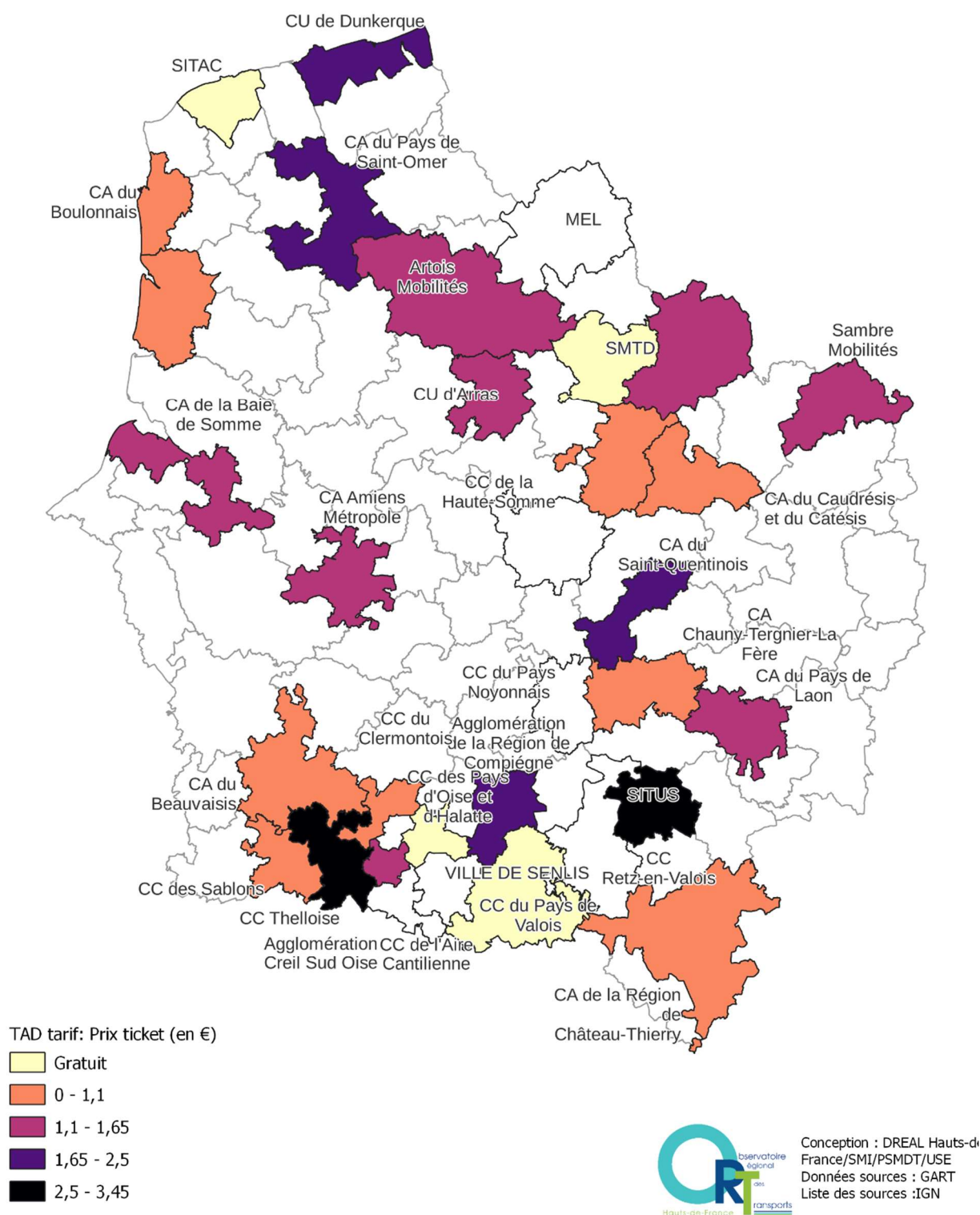
La tarification pour les TAD est différente selon le réseau sur lequel le service est réservé. Deux politiques de tarification coexistent en Hauts-de-France : soit le tarif du transport à la demande est le même que celui du transport régulier, soit il est plus élevé. La CU de Dunkerque ainsi que l'Agglomération de la Région de Compiègne (ARC) proposent des transports réguliers gratuits mais proposent un tarif pour le transport à la demande.

Tableau 16 : Tarifs d'un trajet en transport en commun régulier et en transport à la demande sur les réseaux des Hauts-de-France (nc : non communiqué)

Nom de l'Autorité Organisatrice de Mobilité (AOM)	Prix ticket unitaire du trajet	Prix ticket service régulier (en €)
	TAD (€)	
AGGLOMERATION CREIL SUD OISE	1,30 €	1,30 €
AGGLOMERATION DE LA REGION DE COMPIEGNE	2,50 €	Gratuit
ARTOIS MOBILITES	1,20 €	1,20 €
CA AMIENS METROPOLE	1,65 €	1,65 €
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION CHAUNY-TERGNIER-LA FERE	1,10 €	1,10 €
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE CAMBRAI	1,00 €	1,20 €
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE LA BAIE DE SOMME	1,50 €	1,50 €
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE LA REGION DE CHATEAU-THIERRY	1,10 €	1,10 €
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DES DEUX BAIES EN MONTREUILLOIS	1,00 €	1,00 €
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BEAUVAISIS	1,00 €	1,00 €
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BOULONNAIS	1,00 €	1,00 €
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU CAUDRÉSIS-CATÉSIS	nc	1,00 €
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE LAON	1,20 €	1,20 €
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE SAINT-OMER	2,00 €	1,10 €
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SAINT-QUENTINOIS	2,20 €	1,30 €
COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA HAUTE SOMME	Tarif en fonction de la situation du demandeur	Gratuit
COMMUNAUTE DE COMMUNES DE L'AIRE CANTILIEENNE	nc	Gratuit
COMMUNAUTE DE COMMUNES DES PAYS D'OISE ET D'HALATTE	Gratuit	Gratuit
COMMUNAUTE DE COMMUNES DES SABLONS	0,70 € (urbain) à 2 € (interurbain)	0,70 €
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU CLERMONTOIS	1,00 €	1,00 €
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE VALOIS	nc	Gratuit
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS NOYONNAIS	nc	Gratuit
COMMUNAUTE DE COMMUNES RETZ EN VALOIS	1,00 €	1,00 €
COMMUNAUTE DE COMMUNES THELLOISE	2,90 €	2,90 €
COMMUNAUTE URBAINE D'ARRAS	1,20 €	1,20 €
COMMUNAUTE URBAINE DE DUNKERQUE	2 € (taxibus nuit)	Gratuit
MÉTROPOLE EUROPEENNE DE LILLE	Inclus dans abonnement	1,80 €
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE MOBILITE ET D'ORGANISATION URBAINE DU VALENCIENNOIS (SIMOUV)	1,60 €	1,60 €
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION DU CALAISIS	Gratuit	Gratuit
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS URBAINS SOISSONNAIS (SITUS)	3,45 € (en ligne) ou 5 € dans le bus	1,50 €
SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS DU DOUAISIS	Gratuit	Gratuit
SYNDICAT MIXTE SAMBRE MOBILITES	nc	1,30 €
VILLE DE SENLIS	nc	Gratuit



Carte 17 : Tarifs d'un trajet en transport à la demande sur les réseaux des Hauts-de-France



## 6. PARC DE VÉHICULES EXPLOITÉS EN PROPRE PAR LES COLLECTIVITÉS/EXPLOITANTS ORGANISANT DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS EN RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

Seuls la Métropole Européenne de Lille ainsi que le SIMOUV sont dotés de transports collectifs guidés en Hauts-de-France. Les deux possèdent un tramway dans leur réseau respectif avec, de plus, la présence d'un métro à la MEL.

Le tramway valenciennois possède deux lignes étendues (T1 et T2) sur 33,8 km pour 48 arrêts.

Le « tramway du grand boulevard » reliant Lille, Roubaix et Tourcoing et comprend deux lignes (R et T) de 36 arrêts pour 22 km de longueur. Le métro enfin comporte lui aussi 2 lignes (1 et 2) entièrement automatisées avec un total de 60 stations pour un réseau de 43,7 km de long.

Un site propre est une voie réservée à un type particulier de transport, dans notre cas les transports en commun. L'intérêt du site propre est de proposer un service de transport en commun avec un meilleur niveau de performance en le séparant de la voirie principale pouvant présenter des embouteillages principalement aux heures de pointes. Ainsi le transport en commun en site propre gagne en attractivité.

Pour exemple de sites propres, Amiens Métropole, le SMTD, le SIMOUV, Artois Mobilité et la MEL disposent de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) en service.

A l'horizon 2035, dans le cadre du projet Extramobile, la MEL poursuit ses engagements en matière de mobilité durable avec le déploiement de deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service : Lille / Villeneuve d'Ascq et Saint-André-Lez-Lille/Villeneuve d'Ascq.



Tableau 17 : Parc AOM/Exploitants exploité en propre

Nom de l'exploitant	Total PARC AOM/EXPL exploité en propre	dont Nbre de rames Métro	dont Nbre rames Tramway	dont Nbre véhicules BHNS	dont Nbre véhicules Autocars	dont Nbre Autobus Standards	dont Nbre Autobus Articulés	dont Nbre Autobus à gabarit réduit	dont Nbre Minibus	dont Nbre véhicules TAD	dont Nbre véhicules - TPMR
REGIE BUS ABBEVILLE AGGLOMERATION	17					5		2	8	1	1
KEOLIS AMIENS	145			43		71	27		4		
KEOLIS ARRAS	66					39	21	3	3		
TRANSDEV BEAUVAISIS MOBILITES	39					33			4	2	
KEOLIS CÔTE D'OPALE	19				18	1					
CARS DUMONT BERCK (scolaires)	39				39						
COMPAGNIE DES TRANSPORTS DU BOULONNAIS	78					66	2	6	2		2
SOCIETE ANONYME DES TRANSPORTS DE CALAIS ET EXTENSIONS - CALAIS OPALE BUS	56					26	23		7		
KEOLIS CHAUNY-TERGNIER-LA FERE	10					7		2		1	
KEOLIS CHAUNY TERGNIER LA FERE (scolaires)	-										
TRANSDEV OISE CABARO	6							2	4		
TRANSDEV PICARDIE	63				35	27	1				
LES TAXIS DE L'ARC (TAD)	32									32	
RD CREIL	32					25	7				
LES CARS CHARLOT (Crépy en Valois)	5								5		
BUS DE LA VILLE	3					3					
SOCIETE DES TRANSPORTS DE L'ARRONDISSEMENT DE DOUAI	118			18		58	34	4	4		
SOCIETE DES TRANSPORTS DE DUNKERQUE ET EXTENSIONS	158				1	73	60	3	15		6
COMPAGNIE DE TRANSPORTS URBAINS DU PAYS DE LAON	23					16	2	4		1	
TRANSDEV ARTOIS-GOHELLE	167			41		99		16			11
KEOLIS LILLE METROPOLE - ILEVIA	578	143	24	154		242		5	10		
SPL DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX DE SAMBRE-AVESNOIS	51			36		10	1		4		
SAS TRANSPORTS COUTEAUX (LIGNE INTERNATIONALE MAUBEUGE-MONS)	1				1						
SABLONS BUS CABARO	7					1		1	1	4	
GROUPEMENT BEREYNE, SCHOONAERT, INGLARD ET MERLIER - Mandataire Autocars SCHOONAERT	36				10			6	14	6	
GROUPEMENT BEREYNE - SCHOONAERT (Scolaire)	27				27						
TRANSDEV MOBILITES DU SAINT QUENTINOIS	39					35	3		1		
SYNERGIHP SAINT-QUENTIN (TPMR)	9								1	8	
KEOLIS HAINAUT VALENCIENNOIS	179		30			91	31		13		14
CARS LEFORT / TCA	10								5	5	

## 7. SERVICES LIES AUX NOUVELLES MOBILITES

**La Loi d’Orientation des Mobilités étend les compétences des collectivités territoriales afin qu’elles puissent accompagner efficacement le développement d’offres de mobilité.**

Les nouvelles mobilités visent avant tout à répondre aux défis de la congestion urbaine et de la pollution, en offrant des alternatives pratiques, économiques et écologiques à la voiture individuelle. Le covoiturage, l’autopartage, les vélos et trottinettes en libre-service permettent de réduire le nombre de véhicules en circulation, limitant ainsi les émissions de CO<sub>2</sub> et l’empreinte carbone des déplacements. Ces solutions encouragent également l’intermodalité, en facilitant les trajets combinés (transports en commun + vélo ou trottinette), ce qui rend les déplacements plus fluides et accessibles, notamment dans les zones urbaines denses. Enfin, elles participent à la démocratisation de la mobilité, en proposant des services flexibles et souvent moins coûteux que la possession d’un véhicule personnel.

Cependant, ces innovations soulèvent plusieurs enjeux, à la fois techniques, économiques et sociaux. La gestion des flottes de véhicules partagés pose des défis logistiques, comme la maintenance, la recharge des batteries ou la redistribution des engins pour éviter les déséquilibres géographiques. Sur le plan économique, la rentabilité de ces services reste fragile, dépendant souvent de subventions publiques ou de partenariats avec les collectivités. Enfin, l’acceptation sociale et la régulation sont cruciales : les trottinettes en libre-service, par exemple, suscitent des débats sur la sécurité routière, le partage de l’espace public et la cohabitation avec les piétons. L’enjeu est donc de concilier innovation, durabilité et qualité de vie urbaine.

### 7.1.1. Services développés

Le tableau ci-après liste les nouveaux services de mobilité développés dans les territoires des AOM interrogés et ayant répondu.

11 collectivités sur 23 ont mis en place un service de location de vélos ou en libre-service. L’agglomération d’Amiens Métropole dispose d’un parc de plus de 3 200 vélos (libre-service et location longue durée) devant la MEL qui met à disposition 2 600 vélos.

Par ailleurs, la Communauté d’agglomération du Beauvaisis encourage activement les mobilités actives avec un réseau cyclable structuré, des aides à l’achat de vélos, des services de réparation, des consignes sécurisées et une **flotte de trottinettes électriques en libre-service** (250 trottinettes disponibles 24h/24 et 7j/7).

**L’autopartage, notamment,** Citiz vise à réduire l’emprise de la voiture en ville tout en offrant une solution alternative pratique aux citoyens. Implantée à Arras et Saint-Laurent-Blangy depuis sept ans, l’entreprise Citiz propose six voitures à la location de courte durée. Le service, financé par la communauté urbaine d’Arras (CUA), a été utilisé 1 600 fois en 2023 et progresse. Citiz propose également le service à Douai, Lille, Desvres et Samer.

Artois Mobilités a mis en service deux stations de voitures électriques en autopartage à Mazingarbe et Drocourt en juillet 2023.

Tableau 18 : Services de nouvelles mobilités

Nom de l'AOM	Service de vélos en location ou en libre-service (VLS)	Service de trottinettes en libre-service	Service d'autopartage	Service de covoiturage
AGGLOMERATION CREIL SUD OISE	oui	non	non	non
AGGLOMERATION DE LA REGION DE COMPIEGNE	oui	non	non	non
ARTOIS MOBILITES	oui	non	oui	oui
CA AMIENS METROPOLE	oui	non	non	non
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION CHAUNY-TERGNIER-LA FERRE	non	non	non	non
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE LA BAIE DE SOMME	non	non	non	non
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DES DEUX BAIES EN MONTREUILLOIS	non	non	non	oui
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BEAUVAISIS	non	oui	non	oui
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BOULONNAIS	oui	non	non	non
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE LAON	oui	non	non	non
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE SAINT-OMER	non	non	oui	non
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SAINT-QUENTINOIS	non	non	non	non
COMMUNAUTE DE COMMUNES DES SABLONS	non	non	non	oui
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU CLERMONTOIS	non	non	non	non
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE VALOIS	non	non	non	non
COMMUNAUTE DE COMMUNES RETZ EN VALOIS	non	non	non	non
COMMUNAUTE URBAINE D'ARRAS	oui	non	oui	oui
COMMUNAUTE URBAINE DE DUNKERQUE	non	non	non	non
MÉTROPOLE EUROPEENNE DE LILLE	oui	non	non	oui
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE MOBILITE ET D'ORGANISATION URBAINE DU VALENCIENNOIS (SIMOUV)	oui	non	non	non
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION DU CALAISIS	oui	non	non	oui
SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS DU DOUAISIS	oui	non	non	non
SYNDICAT MIXTE SAMBRE MOBILITES	non	non	non	non

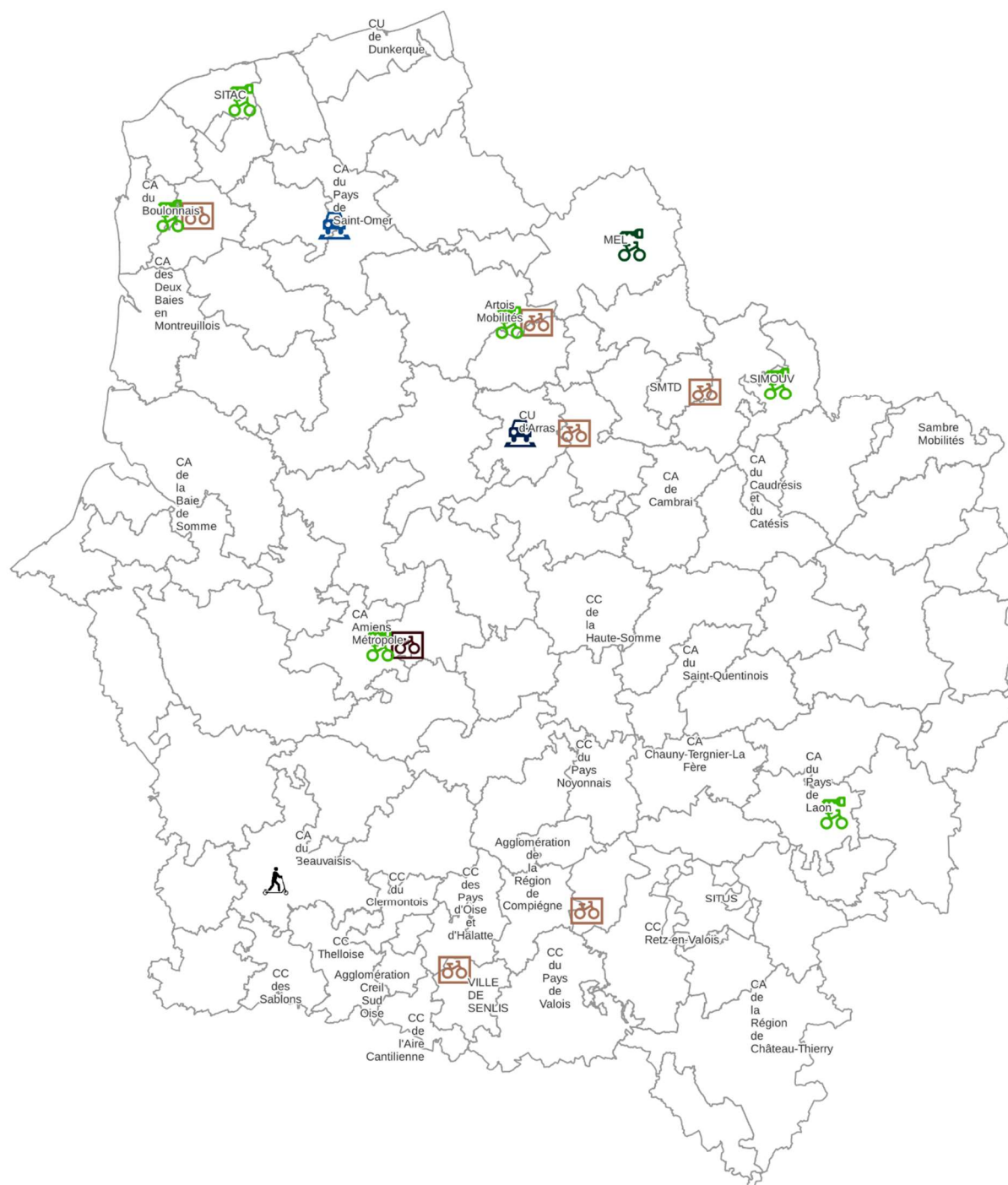
## 7.12 Parc nouvelles mobilités

Tableau 19 : Parc nouvelles mobilités

Nom de l'AOM	Nombre de véhicules en autopartage	Nombre de vélos en libre-service	Nombre de vélos en location longue durée	Trotinettes en libre-service
AGGLOMERATION CREIL SUD OISE			120	
AGGLOMERATION DE LA REGION DE COMPIEGNE			171	
ARTOIS MOBILITES		25	74	
CA AMIENS METROPOLE		300	2906	
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION CHAUNY-TERGNIER-LA FERRE				
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE LA BAIE DE SOMME				
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DES DEUX BAIES EN MONTREUILLOIS				
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BEAUVAISIS				250
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BOULONNAIS			100	
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE LAON		70		
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE SAINT-OMER	1			
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SAINT-QUENTINOIS				
COMMUNAUTE DE COMMUNES DES SABLONS				
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS CLERMONTOIS				
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE VALOIS				
COMMUNAUTE DE COMMUNES RETZ EN VALOIS				
COMMUNAUTE URBAINE D'ARRAS	6		590	
COMMUNAUTE URBAINE DE DUNKERQUE				
MÉTROPOLE EUROPEENNE DE LILLE		2600		
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE MOBILITE ET D'ORGANISATION URBAINE DU VALENCIENNOIS (SIMOUV)		20		
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION DU CALAISIS		400		
SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS DU DOUAISIS			605	
SYNDICAT MIXTE SAMBRE MOBILITES				



Carte 18 : Parc nouvelles mobilités



Automobile en location Bicyclette libre service Longue durée

 1	 jusqu'à 500	 74 - 640
 6	 2600	 2906
	 Trotinettes	

## SYNTHÈSE

La région Hauts-de-France connaît une stagnation, voire un déclin démographique depuis plusieurs années. Selon l'Insee, la population devrait diminuer de 3,4 % d'ici 2050, passant de près de 6 millions d'habitants en 2025 à environ 5,8 millions en 2050. Cette tendance s'explique par un solde naturel (naissances/décès) en baisse et un solde migratoire négatif, avec des départs plus nombreux que les arrivées. Cette évolution pose un double défi pour les transports en commun : d'une part, maintenir une offre attractive et performante dans un contexte de baisse de la fréquentation potentielle ; d'autre part, adapter les réseaux aux besoins d'une population vieillissante et de territoires inégalement peuplés, avec des zones urbaines dynamiques et des espaces ruraux en déclin.

Les transports représentent le premier poste d'émissions de gaz à effet de serre en France, et la région Hauts-de-France ne fait pas exception. Face à l'urgence climatique, les collectivités locales et la Région encouragent le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun, le covoiturage, le vélo et les nouvelles mobilités (trottinettes, autopartage). Cependant, le succès de cette transition dépend de la qualité et de la fiabilité des réseaux, ainsi que de leur capacité à couvrir l'ensemble du territoire, y compris les zones peu denses.

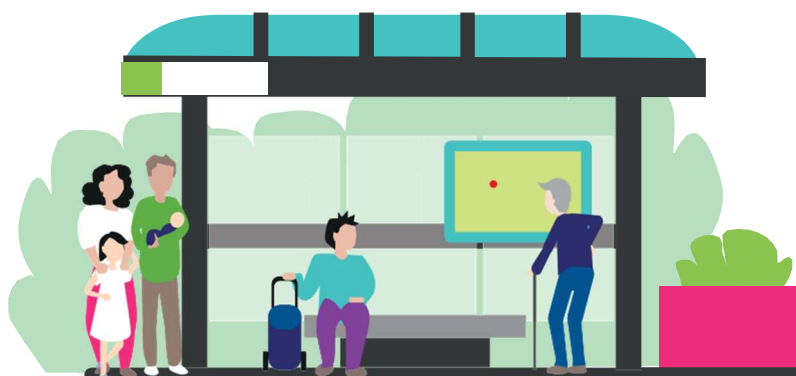
Les nouvelles mobilités (vélos en libre-service, trottinettes, autopartage) se développent rapidement dans les grandes villes de la région, comme Lille ou Amiens, et sont perçues comme un complément aux transports en commun, surtout pour les trajets du dernier kilomètre.

La Région soutient des projets innovants, comme le technopôle Transalley dédié aux mobilités durables, et encourage l'intermodalité (train+vélo, covoiturage+TER). Toutefois, ces solutions soulèvent des questions de régulation, de sécurité et d'équité territoriale, car leur déploiement reste inégal selon les zones.

Le financement des transports en commun est un enjeu crucial, d'autant plus dans un contexte de baisse démographique et de pression sur les budgets publics. La Région et les autorités organisatrices de mobilité (AOM) doivent arbitrer entre la modernisation des infrastructures, le maintien des lignes peu rentables mais essentielles, et le développement de nouvelles offres. Les aides régionales et nationales, ainsi que les partenariats public-privé, sont mobilisés pour garantir la pérennité des services, mais la question de leur viabilité économique à long terme reste ouverte.

Enfin, l'enjeu social est central : il s'agit de garantir l'accès à la mobilité pour tous, y compris pour les publics les plus fragiles (personnes âgées, précaires, habitants des zones rurales). Des dispositifs comme les guichets uniques d'information, les tarifs solidaires ou les accompagnements personnalisés se multiplient, mais leur efficacité dépendra de leur capacité à toucher l'ensemble de la population.

En résumé, les transports en commun en Hauts-de-France doivent relever le défi d'une région en mutation démographique, tout en s'adaptant aux nouvelles attentes de mobilité et aux impératifs écologiques. Leur avenir dépendra de leur capacité à innover, à se financer durablement et à rester accessibles à tous.



## Index des tableaux

Tableau 1 : Les organisateurs de service public de transport en commun de personnes en Hauts-de-France .....	6
Tableau 2 : Superficie des réseaux de transport collectif de personnes et de transport à la demande. ....	9
Tableau 3 : Population des collectivités territoriales organisant des transports collectifs de personnes en Hauts-de-France.....	10
Tableau 4 : Population desservie par des transports collectifs de personnes ou des transports à la demande .....	12
Tableau 5 : Densité de population des EPCI et communes organisant des services de transports en commun en Hauts-de-France.....	14
Tableau 6 : Contrats d'exploitation des réseaux de transports collectifs de personnes et de transport à la demande .....	17
Tableau 7 : Taux de versement mobilité par AOM en 2023 et 2020 .....	20
Tableau 8 : Nombre de lignes de transport collectif de personnes réguliers en région Hauts-de-France organisés, longueur et arrêts.....	25
Tableau 9 : Nombre de kilomètres parcourus par les services de transport en commun en Hauts-de-France.....	27
Tableau 10 : Nombre de voyages pour évaluer la fréquentation des réseaux de transport en Hauts-de-France en 2023.....	30
Tableau 11 : 11 : Services proposés par les différents réseaux dans les Hauts-de-France.....	34
Tableau 12 : Prix du ticket unitaire à plein tarif .....	37
Tableau 13 : Prix des carnets et réduction du prix d'un titre d'un carnet par rapport à un titre....	39
Tableau 14 : Prix des différents abonnements des services de TCU en Hauts-de-France.....	41
Tableau 15 : Recensement des services liés à la tarification (système billettique, post-payment).....	43
Tableau 16 : Tarifs d'un trajet en transport en commun régulier et en transport à la demande sur les réseaux des Hauts-de-France .....	44
Tableau 17 : Parc AOM/Exploitants exploité en propre.....	47
Tableau 18 : Services de nouvelles mobilités.....	49
Tableau 19 : Parc nouvelles mobilités.....	50

## Index des cartes

Carte 1 : Réponses aux questionnaires de l'étude nationale GART/UTP relative à l'offre de transports collectifs Urbains (Hauts-de-France) .....	5
Carte 2 : Les collectivités territoriales organisant des services de transport en commun de personnes en Hauts-de-France et leur nature juridique .....	7
Carte 3 : Superficies couvertes par des réseaux de transports collectifs de transport et de transport à la demande .....	9
Carte 4 : Population des collectivités territoriales organisant des transports collectifs de personnes en Hauts-de-France.....	11
Carte 5 : Population desservie (AOM ayant répondu à l'enquête).....	13
Carte 6 : : Densité de popUlation dans les périmètres des ressorts territoriaUx des collectivités organisant des transports en commUn Urbains ayant répondu à l'enquête du Gart/UTP .....	15
Carte 7 : Contrats d'exploitation des réseaux de transports collectifs de personnes .....	18
Carte 8 : Taux de versement Mobilité en 2023 en région Hauts-de-France .....	21
Carte 9 : Taux de communes desservies en pourcentage par les réseaux réguliers de transport collectif urbain en Hauts-de-France (sur la base des déclarations des AOM).....	24
Carte 10 : Total des kilomètres parcourus par les services de transport en commun (lignes régulières, scolaires, spéciaux, TAD, PMR) en Hauts-de-France .....	27
Carte 11 : Les réseaux de transport en commun selon le nombre de kilomètres parcourus par habitant.....	28
Carte 12 : Les réseaux de transport à la demande selon le nombre de kilomètres .....	29
Carte 13 : Fréquentation des réseaux de transport en commun en Hauts-de-France en 2023..	31
Carte 14 : Les réseaux de transport (lignes régulières, scolaires, spéciaux, TAD, PMR) en Hauts-de-France : nombre de voyages par habitants.....	32
Carte 15 : Prix du ticket unitaire en euros (ou gratuité du réseau) .....	38
Carte 16 : Prix de revient du ticket Unitaire si acheté en carnet, en euros (ou gratuité du réseau) ...	40
Carte 17 : Tarifs d'un trajet en transport à la demande sur les réseaux des Hauts-de-France ..	45
Carte 18 : Parc nouvelles mobilités .....	51



**Observatoire  
Régional des Transports**

53 rue de la Vallée 80000 Amiens cedex1  
Tél. 03 22 82 92 07

Directrice de publication : DREAL Hdf / Service mobilité infrastructures : Véronique MAILLOT  
Cartographie : DREAL Hdf / Service mobilité infrastructures : Gauthier Crochu

[www.observatoire-transports-hauts-de-france.fr](http://www.observatoire-transports-hauts-de-france.fr)



<https://www.linkedin.com/in/orthdf/>



[https://x.com/ORT\\_HDF](https://x.com/ORT_HDF)



