



**LA PARTICIPATION CITOYENNE
EN CŒUR DE FLANDRE**

Conseil de développement Cœur de Flandre Agglo

RAPPORT D'ACTIVITÉ 2025



SOMMAIRE

ÉDITO	3
Une année de consolidation et d'engagement citoyen	3
Un dynamisme retrouvé	3
Des thématiques au cœur des préoccupations citoyennes	3
Une méthode de travail renforcée	4
Perspectives d'avenir	4
SYNTHÈSE DE L'ANNÉE 2025	5
Participation aux 13 réunions de travail planifiées depuis le dernier rapport d'activité en 2024	5
Statistiques de participation	5
Évolution des membres	6
Participations des membres du Conseil de développement aux réunions/échanges/défis	8
Thématiques traitées et/ou envisagées	9
NOTRE BILAN 2025	10
Création et adoption de notre règlement intérieur	10
La mobilité	14
L'eau, ressource stratégique d'un territoire	18
Le Zéro Artificialisation Nette (ZAN)	26
Le PLUi-H	29
Les 15 ^{èmes} Rencontres Nationales des Conseils de Développement	34
CONCLUSION	42
QUELLES PERSPECTIVES POUR 2026 ?	45
REMERCIEMENTS ET ENGAGEMENTS	46
ANNEXES	48

Une année de consolidation et d'engagement citoyen

L'année 2025 marque une étape importante dans l'évolution du Conseil de développement de Cœur de Flandre Agglo. Avec 12 réunions organisées et une participation moyenne de 9 à 10 membres par séance, **notre instance de participation citoyenne s'affirme comme un véritable espace de dialogue et de propositions constructives.**

Un dynamisme retrouvé

Cette année se caractérise par un renouvellement significatif de nos effectifs. **L'accueil de 16 nouveaux membres** en juillet 2025, suite notamment à notre campagne de communication dans la Voix du Nord, témoigne de l'attractivité retrouvée de notre démarche participative. Cette diversification des profils enrichit nos débats et apporte de nouvelles perspectives sur les enjeux territoriaux.

Des thématiques au cœur des préoccupations citoyennes

Nos travaux se sont concentrés sur des sujets essentiels pour l'avenir de notre territoire. La mobilité, avec l'accompagnement du déploiement du réseau Hop Bus, a occupé une place centrale dans nos réflexions. Nos contributions ont permis d'enrichir le règlement intérieur du transport et d'identifier des axes d'amélioration pour ce service crucial pour nos concitoyens.

La thématique de l'eau s'est également imposée comme un enjeu majeur. Face aux défis climatiques, nous avons mené une réflexion approfondie sur la préservation de cette ressource vitale, allant de la sensibilisation du public à l'analyse des politiques de prévention des inondations.

Le Zéro Artificialisation Nette (ZAN) et l'évolution du PLUi-H ont mobilisé notre expertise citoyenne, permettant d'apporter un regard complémentaire aux décisions d'aménagement du territoire.

Une méthode de travail renforcée

Notre fonctionnement s'est professionnalisé avec l'**adoption d'un règlement intérieur** et la mise en place d'une organisation plus structurée. Les rendez-vous réguliers avec les élus ainsi que les représentants des services techniques de Cœur de Flandre Agglo, l'amélioration de notre communication auprès des membres du Conseil de développement et la formalisation de nos contributions marquent notre volonté de nous inscrire durablement dans le paysage institutionnel local.

Perspectives d'avenir

Fort de cette dynamique positive, le Conseil de développement aborde l'avenir avec ambition. Notre participation aux Rencontres Nationales des Conseils de Développement et nos échanges avec d'autres territoires nourrissent notre réflexion sur les bonnes pratiques participatives.

L'année à venir s'annonce riche en projets :

- Approfondissement de nos travaux sur l'eau,
- Suivi de la mise en œuvre du réseau Hop Bus,
- Recherche de complémentarités avec les Conseils de développement voisins par le partage de propositions, notamment celle sur la "Mobilité", une fois présentées aux élus.
- Contribution au guide du nouvel arrivant,
- Engagement sur les questions environnementales qui préoccupent légitimement nos concitoyens.

SYNTHÈSE DE L'ANNÉE 2025

Participation aux 13 réunions de travail planifiées depuis le dernier rapport d'activité en 2024

- Réunion du 25 novembre 2024 : 7 présents
- Réunion du 13 janvier 2025 : 9 présents, 6 excusés
- Réunion du 03 février 2025 : 6 présents, 3 excusés
- Réunion du 10 mars 2025 : 9 présents, 3 excusés
- Réunion du 31 mars 2025 : 9 présents, 2 excusés
- Réunion du 28 avril 2025 : 4 présents, 5 excusés
- Réunion du 26 mai 2025 : 8 présents, 4 excusés
- Réunion du 12 juillet 2025 : 16 présents, 1 excusé
- Réunion du 26 août 2025 : 13 présents, 9 excusés
- Réunion du 22 septembre 2025 : 10 présents, 7 excusés
- Réunion du 13 octobre 2025 : 15 présents, 2 excusés
- Réunion du 17 novembre 2025 : 12 présents, 7 excusés
- Réunion du 15 décembre 2025 : 11 présents, 2 excusés

Statistiques de participation

- Moyenne de membres présents par réunion : **9,9 membres** (+63%).
En 2024, la moyenne était de **6 membres** présents par réunion.
- Taux de participation moyen : **~72%**
- Plus forte participation : Réunion du 12 juillet 2025 (16 présents)
- Plus faible participation : Réunion du 28 avril 2025 (4 présents)

Évolution des membres

Membres présents au début de l'année 2025

- ADELIS Delphine : Lynde
- BODENGHIEN Valentin : Cassel
- CRÉPIN Patrick : Hazebrouck
- D'ORGEVILLE Alain : Nieppe
- DUMORTIER Sabine : Bailleul
- FOUQUET Jean-Michel : Saint-Jans-Cappel
- GAVOIS Samuel : Morbecque
- GHESTEM Guy : Steenvoorde, *en retrait pour les élections municipales 2026*
- SERIEN Paul : Saint-Sylvestre-Cappel
- TORREZ Béatrice : Hazebrouck, *en retrait pour les élections municipales 2026*
- VANDENBERGHE Richard : Eecke

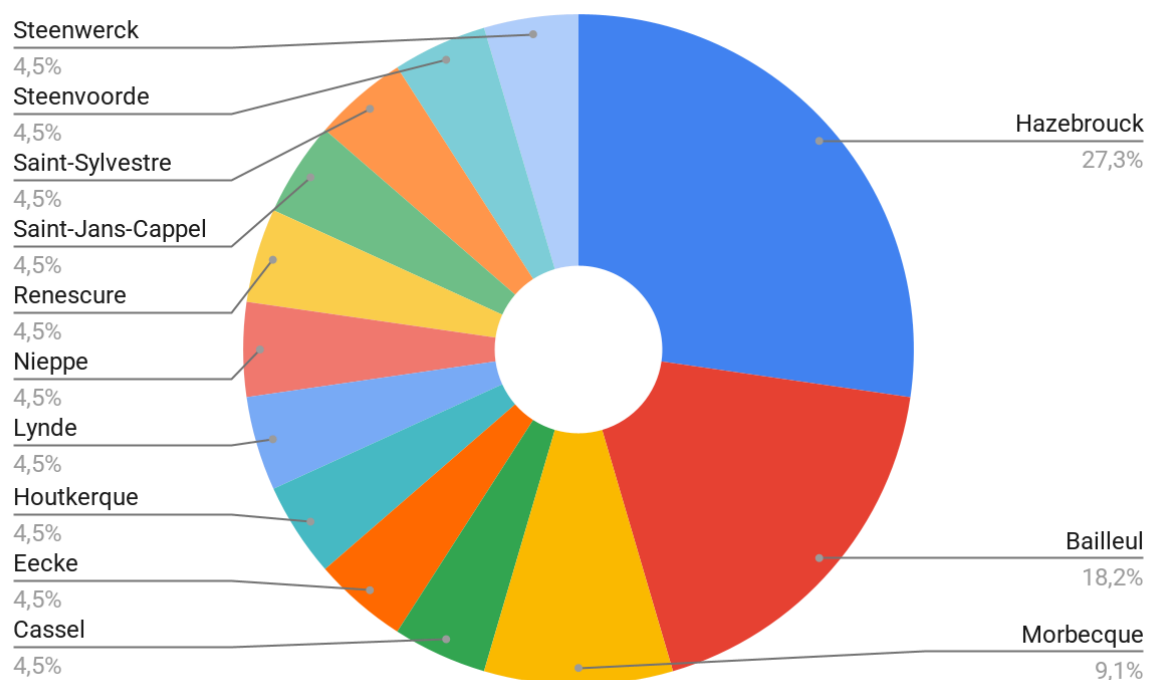
Nouveaux membres identifiés

- BODDAERT Joël : Houtkerque
- DEGHOUY Valérie : Steenwerck
- DEROO Marie : Hazebrouck
- DUBOIS Gérard : Bailleul, *en retrait pour les élections municipales 2026*
- FOULON Patrick : Hazebrouck
- GEOFFROY Henri : Bailleul
- HARCHY Aurélie : Renescure, *en retrait pour les élections municipales 2026*
- KUENTZ Mathilde : Hazebrouck
- PERICHART Fabien : Bailleul
- VELGHE Mathilde : Bailleul
- VERSCHEURE Noël : Hazebrouck, *en retrait pour les élections municipales 2026*
- WATTECAMPS David : Morbecque

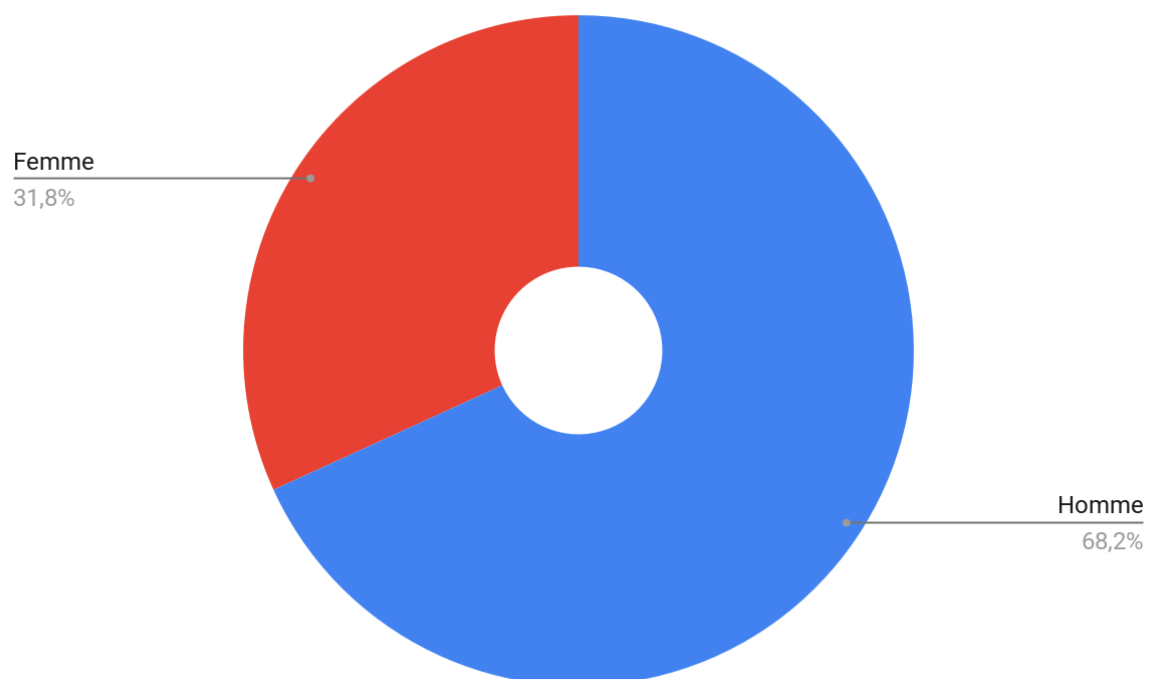
Démissions / remplacements

- DUBOIS Alain : Suite à démission en 2024, il est remplacé par Guy GHESTEM au Comité des Partenaires
- RAUWEL Annie : Démission en janvier 2025
- VELGHE Mathilde : Démission en septembre 2025

Répartition des membres par communes



Répartition des membres par genre



Participations des membres du Conseil de développement aux réunions/échanges/défis

4 décembre 2024	Atelier PLUi-H et ZAN
23 janvier 2025	Cérémonie des vœux de Cœur de Flandre Agglo
25 février 2025	Atelier PLUi-H thématique Habitat
29 janvier 2025	Réunion commission à l'urbanisme
25 mars 2025	Journée Mondiale de l'Eau à Aire-sur-la-Lys, Morbecque et Hazebrouck
28 avril 2025	Comité des Partenaires
29 avril 2025	Échange avec la Voix du Nord pour appel à candidature des futurs membres du Conseil de développement
novembre 2024 à avril 2025	Participation de <u>Delphine Adelis</u> (Membre du Conseil de développement) au Défi alimentation durable organisé par <u>Claire Leforestier</u> (Chargée de mission PAT)
22 mai 2025	Réunion publique sur le ZAN au Cinéma d'Hazebrouck
5 juin 2025	Visioconférence "Comment dynamiser le Conseil de développement"
13 juin 2025	Visioconférence sur le SERM (Services Express Régionaux Métropolitains)
24 juin 2025	Inauguration Hop Bus
24 juin 2025	Commission Urbanisme
25 juin 2025	Conseil d'orientation SPL Destination Cœur de Flandre
30 juin 2025	Comité LEADER
9 septembre 2025	Atelier PLUi-H
18 septembre 2025	Atelier PLUi-H
24-26 septembre 2025	15 ^{èmes} Rencontres Nationales des Conseils de Développement à Toulouse
13 octobre 2025	Comité LEADER
12 novembre 2025	Conseil d'Orientation Destination Cœur de Flandre
18 novembre 2025	Balade thermique dans les rues d'Hazebrouck & atelier économie d'énergie
27 novembre 2025	Commission Urbanisme
8 décembre 2025	Comité LEADER
8 décembre 2025	Comité des Partenaires

Thématiques traitées et/ou envisagées

1. La mobilité et le réseau Hop Bus
2. L'eau
3. Le ZAN (Zéro Artificialisation Nette)
4. Le PLUi-H
5. Le PCAET et le PAT
6. Les trames vertes et bleues
7. La piscine d'Hazebrouck
8. Le guide du nouvel arrivant

NOTRE BILAN 2025

Création et adoption de notre règlement intérieur

Le **Règlement Intérieur du Conseil de développement** a été officiellement **adopté le 13 janvier 2025** lors d'une réunion de travail mensuelle. Ce document structure le fonctionnement de cette instance de démocratie participative créée par la Communauté d'Agglomération Cœur de Flandre.

Cadre légal et mission

Le Conseil de développement s'inscrit dans le cadre des lois MAPTAM (2014) et NOTRe (2015), rendues obligatoires pour les EPCI de plus de 50 000 habitants par la loi "engagement et proximité" de 2019. Il constitue une **instance de concertation citoyenne** composée de 10 à 35 membres bénévoles qui interviennent dans l'intérêt général du territoire.

Saisine et auto-saisine

Le Conseil de développement exerce ses missions consultatives à travers deux modes d'activation distincts mais complémentaires : la **saisine** et l'**auto-saisine**.

La saisine : la réponse à une commande politique

La saisine correspond à une **sollicitation officielle** émanant de l'intercommunalité (les élus). C'est le mode de fonctionnement "descendant".

- **Le principe** : Les élus demandent l'avis du Conseil de développement sur un projet spécifique, une politique publique ou un document de planification (ex: Plan Climat, Projet de Territoire, PLUi).
- **L'objectif** : Recueillir l'expertise d'usage de la société civile pour enrichir la décision avant qu'elle ne soit votée.
- **Le cadre** : La saisine fixe généralement un calendrier et un périmètre de réflexion précis.

L'auto-saisine : l'expression de l'autonomie citoyenne

L'auto-saisine est la capacité du Conseil de développement à se saisir **de sa propre initiative** d'un sujet qui n'a pas été demandé par les élus. C'est le mode de fonctionnement "ascendant".

- **Le principe** : Les membres du Conseil de développement identifient une problématique émergente, un sujet de société ou un enjeu non traité par l'agenda politique actuel et décident de le travailler.

- **L'objectif** : Jouer un rôle de vigie et de laboratoire d'idées. Cela permet d'alerter les élus sur des “signaux faibles” ou de proposer des approches innovantes.
- **Le cadre** : Le Conseil de développement définit lui-même sa méthodologie et son calendrier.

Si la **saisine** ancre le Conseil de développement dans la réalité des dossiers intercommunaux, l'**auto-saisine** garantit son indépendance et sa liberté de ton. L'équilibre entre les deux est souvent gage d'un Conseil de développement dynamique et utile au territoire.

Composition et fonctionnement

Critères d'adhésion :

- Être majeur et habiter ou travailler sur le territoire,
- Ne pas exercer de mandat électif local, départemental, régional, national ou européen,
- Mandat de 3 ans reconductible,
- Engagement bénévole et participation active.

Règles de conduite :

- Liberté d'expression et respect mutuel,
- Recherche du consensus et prise en compte de l'intérêt collectif,
- Respect de la confidentialité,
- Exclusion de toute tribune politique ou confessionnelle.

Thématiques prioritaires pour 2025

Le Conseil de développement travaille sur **trois groupes thématiques principaux** :

1. **Mobilité** : réseau de transport Hop Bus, pôle multimodal d'Hazebrouck, ...
2. **Attractivité et développement territorial** : site internet, Cité régionale de la bière, ...
3. **Transition écologique** : Projet Alimentaire Territorial (PAT), Plan Climat-Air-Énergie (PCAET), Zéro Artificialisation Net (ZAN)...

Nouveaux sujets identifiés :

- **Gestion de l'eau** sur le territoire (saisine du Président Valentin Belleval),
- **Piscine d'Hazebrouck** (analyse de situation et perspectives),
- **Guide du nouvel arrivant** (participation aux ateliers de co-construction).

Organisation et moyens

Gouvernance :

- Réunions mensuelles (avec ordre du jour) au siège de Cœur de Flandre Agglo,
- Décisions validées avec minimum 3 participants présents et 5 avis formulés,
- Compte-rendu systématique envoyé à tous les membres,
- Rapport d'activité annuel présenté au Bureau exécutif et au Conseil des Maires.

Moyens mis à disposition :

- Équipe d'appui technique assurée par la Communauté d'Agglomération,
- Assistance à la rédaction des contributions et rapports,
- Communication via le site internet, magazine et réseaux sociaux de Cœur de Flandre Agglo,
- Salles de réunion et support logistique.

Points clés de la séance du 13 janvier 2025

- **Validation finale** du règlement intérieur avec ajouts (durée du mandat, prise de compte de la RGPD, accueil des nouveaux membres),
- **Signature obligatoire** du règlement par chaque membre,
- **Appel à candidatures** lancé auprès des maires pour proposer 1 ou 2 candidats par commune,
- Planification de 7 réunions pour le 1^{er} semestre 2025 (calendrier mensuel établi).

Relation avec les élu(e)s

Le Conseil de développement maintient un **dialogue permanent** avec les élu(e)s du territoire à travers :

- Un élu désigné comme interlocuteur privilégié,
- Des rencontres planifiées avec les Vice-Président(e)s des thématiques (PCAET, ZAN/PLUi-H, Mobilité, Attractivité),
- La possibilité de saisine mutuelle (élu(e)s vers le Conseil de développement et auto-saisine),
- Un retour d'information sur la prise en compte des travaux du Conseil de développement dans les décisions de l'Agglo.

Le règlement intérieur constitue ainsi le *cadre fondateur* permettant au Conseil de développement d'exercer pleinement son rôle consultatif d'instance de démocratie participative et de contribuer activement à l'élaboration des politiques publiques locales.

La mobilité

Le travail sur la mobilité s'inscrit dans une démarche de long terme, avec au moins 11 réunions du Conseil de développement répertoriées entre novembre 2024 et novembre 2025. Le thème de la mobilité a été abordé de manière récurrente lors de ces rencontres, notamment :

- **13 janvier 2025** : Le réseau Hop Bus est identifié comme l'un des thèmes de réflexion prioritaires pour 2025,
- **28 avril 2025** : Réunion dédiée au Comité des Partenaires avec présentation détaillée du réseau Hop Bus (mise en place, financement, application de géolocalisation, plan de communication),
- **26 mai 2025** : Discussions sur les attentes concernant le réseau Hop Bus et proposition de tests du réseau par les membres,
- **22 septembre 2025** : Présentation de la synthèse sur la mobilité,
- **17 novembre 2025** : Validation finale du document de synthèse.



Mobilité et transport : l'expérience Hop Bus

Le réseau Hop Bus, lancé fin juin 2025, constitue une avancée majeure pour le territoire. Le Conseil de développement suit de près son déploiement, avec des observations contrastées :

- **Points positifs** : navettes bien remplies dans les centres-villes, parking Silo à 80% de remplissage
- **Points d'amélioration** : horaires inadaptés pour les travailleurs (première navette à 7h pour des prises de poste à 6h30), villages non desservis, harmonisation avec les horaires SNCF à renforcer

Le document de synthèse mobilité d'Alain d'Orgeville (Membre du Conseil de développement) du 13 octobre 2025 propose des préconisations concrètes pour améliorer l'intermodalité et l'accessibilité.

Un groupe de travail "**Mobilité**" a été constitué, coordonné par Alain d'Orgeville (Membre du Conseil de développement), qui a rédigé un document de synthèse compilant les travaux des années précédentes. Ce document intègre également les contributions des Conseils de développement antérieurs (CCFI 2019, Pays Cœur de Flandre 2002-2016), témoignant d'une réflexion de fond menée depuis plus de 20 ans sur le territoire.

Ce document s'inscrit dans le contexte du déploiement du réseau Hop Bus, qui révolutionne l'offre de transport local, et en vue de l'intégration prévue en 2027 des lignes Arc-en-Ciel.

Les axes stratégiques proposés

Le renforcement du réseau de bus constitue le premier axe prioritaire. Les propositions visent à évaluer et améliorer l'offre existante en renforçant l'écoute des habitants et usagers, en adaptant le réseau Hop Bus et en détectant les lacunes à corriger. Une attention particulière est portée à la coordination avec les réseaux voisins belges et français pour améliorer la desserte aux limites administratives. Le document insiste sur la nécessité de prendre en compte la difficulté psychologique que représente l'abandon de la voiture individuelle, qui offre liberté d'horaire et espace personnel.

Le développement des mobilités actives s'appuie sur le schéma directeur des aménagements cyclables adopté en juillet 2021. Les propositions incluent l'organisation de rencontres annuelles entre acteurs des mobilités actives, la promotion renforcée des modes doux via le magazine **VLAM !** et les médias numériques, notamment une carte interactive des meilleurs itinéraires.

Une valorisation des arrêts de bus est également envisagée, avec des stationnements vélos et l'expérimentation d'une utilisation multimodale de certains arrêts.

La mobilité et la temporalité représentent un axe innovant avec la proposition de créer un bureau des temps régional, inspiré de l'expérience de Rennes depuis 2002. Cette structure permettrait d'adapter les horaires des services publics et l'organisation temporelle du territoire, en tenant compte du télétravail, des décalages horaires et de la conciliation vie professionnelle-vie familiale.

Le Service Express Régional Métropolitain (SERM) fait l'objet de propositions spécifiques : participer aux échanges organisés par le CEREMA, rechercher des synergies entre acteurs locaux et rédiger un cahier d'acteur. Ce dernier soulignait l'importance stratégique d'Hazebrouck comme contact ferroviaire avec l'Audomarois et le Littoral, la nécessité d'améliorer rapidement l'offre ferroviaire actuelle sans attendre les grands travaux, et l'importance d'une écoute permanente des usagers.

L'implication citoyenne est renforcée par la proposition d'expérimenter un forum d'expression "mobilité" permettant aux habitants d'exprimer leurs besoins et suggestions, tout en accédant aux documents du CEREMA pour enrichir leurs contributions.

Thématiques complémentaires

Le document évoque également d'autres sujets importants :

- Le covoiturage et l'autopartage,
- Le rôle des taxis,
- La valorisation des Plans de Mobilité Employeur (PDME),
- La mobilité solidaire pour les publics fragilisés,
- L'évaluation des dispositifs d'incitation à l'écomobilité,
- Le transport de marchandises avec une réflexion sur le potentiel fluvial de la Lys.

Méthodologie

La contribution finale sur la mobilité a été adoptée en novembre 2025. Fruit de réflexions collectives menées au sein de la commission dédiée et d'un processus de consultation intégrant les observations de Cœur de Flandre Agglo ainsi que les travaux antérieurs du Conseil de développement, ce document se veut lisible et opérationnel.

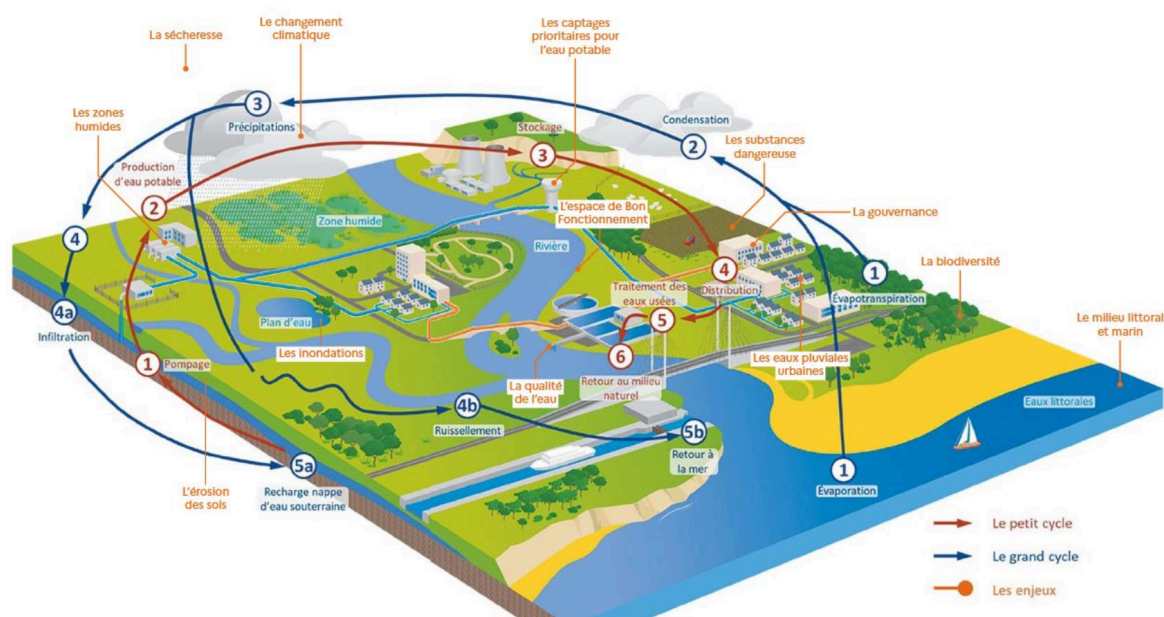
Il concentre un nombre limité de propositions concrètes afin d'en garantir la mise en œuvre effective par l'agglomération ou les opérateurs compétents.

Après plus de 20 ans de réflexion, ce document trace une feuille de route ambitieuse : *offrir à chaque habitant la liberté de se déplacer autrement.*

Du réseau Hop Bus aux mobilités actives, la mobilité de demain se construit aujourd'hui, ensemble, comme levier d'équité sociale et de qualité de vie.

L'eau, ressource stratégique d'un territoire

Le territoire de Cœur de Flandre Agglo se situe au carrefour de trois bassins versants majeurs (Lys, Yser et Audomarois), faisant de l'eau un élément central de son identité paysagère et de ses défis de développement. À travers les documents du Conseil de développement et les présentations techniques de l'Agglomération, se dessine une politique intégrée de gestion de l'eau, confrontée aux enjeux du changement climatique et de la préservation de la ressource.



Un contexte hydraulique complexe

Une géographie de l'eau singulière : Le territoire se caractérise par un réseau hydrographique dense, marqué par les "becques" (petits cours d'eau typiques de la Flandre), un bocage résiduel, et des zones humides couvrant près de 4 960 hectares. Cette richesse hydrique façonne le paysage de Flandre Intérieure et constitue un patrimoine naturel remarquable, avec plusieurs sites classés ou inscrits, notamment les Monts de Flandre.

Une dépendance territoriale : L'alimentation en eau potable illustre l'interdépendance des territoires : l'Yser alimente la Belgique, tandis que Cœur de Flandre dépend des territoires voisins. Le champ de captage historique d'Aire-sur-la-Lys, créé en 1924 par l'Abbé Lemire, alimente aujourd'hui Hazebrouck via les réservoirs de Morbecque, témoignant d'une vision pionnière toujours d'actualité.

Les services de l'eau : organisation et défis

Une compétence récente et fragmentée : Depuis le 1^{er} janvier 2024, Cœur de Flandre Agglo exerce la compétence eau et assainissement, avec une organisation complexe :

- Eau potable : Régie des Eaux intercommunale (Hazebrouck et partiellement Morbecque/Steenbecque) et Noréade (49 communes),
- Assainissement : 28 stations d'épuration, gestion assurée par la Régie, SUEZ et Noréade selon les communes,
- GEMAPI (Gestion des Milieux Aquatiques et Prévention des Inondations) : compétence transférée à l'USAN depuis 2018.

Des prix contrastés : Les tarifs révèlent des disparités : l'eau potable coûte entre 2,14 €/m³ (Régie) et 2,75 €/m³ (Noréade), l'assainissement entre 2,76 €/m³ et 3,63 €/m³. Ces écarts questionnent l'équité territoriale et l'avenir d'une harmonisation.

Les impacts du changement climatique

Des projections préoccupantes : L'étude "Explore 2070" anticipe pour le bassin Artois-Picardie d'ici 50 ans :

- Une baisse des débits moyens des cours d'eau de -25 % à -45 %,
- Une diminution de la recharge des nappes phréatiques de -6 % à -46 %,
- Une hausse du niveau de la mer de plus de 40 cm,
- Des aléas climatiques plus intenses et fréquents.

Un élément fondamental : l'eau de pluie met 30 ans pour atteindre la nappe phréatique, ce qui signifie que les pollutions d'aujourd'hui affectent la ressource de demain !

Les conséquences multiples : Le changement climatique engendre une cascade d'effets tels la dégradation de la qualité de l'eau et de l'air, le bouleversement des milieux naturels, les conflits d'usage entre industriels, agriculteurs et habitants, les perturbations des services écosystémiques et la nécessité d'adapter les pratiques agricoles.

Le risque inondation : gérer l'excès d'eau

Une politique de prévention structurée : Le territoire s'inscrit dans plusieurs dispositifs :

- PGRI (Plan de Gestion des Risques d'Inondation) au niveau du bassin Artois-Picardie,
- PPRI (Plans de Prévention du Risque Inondation) localisés,
- Programme PAPI Lys 3 coordonné par le SYMSAGEL,
- Compétence GEMAPI opérationnelle via l'USAN.

Des causes multiples : Les inondations ne résultent pas d'une cause unique mais d'une combinaison de facteurs : intensification des précipitations, artificialisation et imperméabilisation des sols, disparition des pâtures et des haies due à la concentration des exploitations agricoles, modification des pratiques culturales. Le rôle de la Police de l'environnement (OFB) dans le contrôle de ces évolutions reste interrogé par les citoyens.

Des solutions fondées sur la nature : Les réponses privilégient des approches douces : création de "ravines" et bandes enherbées pour freiner l'érosion, restauration des zones humides et du bocage, préservation des corridors écologiques (trames vertes et bleues), désimperméabilisation des sols urbains.

La Trame Verte et Bleue : articuler eau et biodiversité

Une étude structurante (2023-2024) : L'Agglomération a élaboré une stratégie ambitieuse, subventionnée à 70% par la Région, impliquant plus de 25 partenaires (OFB, CBN, GON, Chambre d'agriculture, PNR, etc...). Cette démarche intègre pleinement la dimension aquatique :

- Sous-trame humide : identification des réservoirs de biodiversité, corridors écologiques et zones à restaurer,
- Sous-trame aquatique : préservation du réseau de becques et continuités écologiques.

Un programme d'actions opérationnel : Parmi les 20 actions prioritaires, plusieurs concernent directement l'eau :

- Action 3 : Privilégier la compensation des zones humides au plus proche de l'impact,
- Action 4 : Densifier les réseaux de mares (aide financière de 80% plafonnée à 800 €),
- Action 5 : Renforcer le dialogue sur les documents stratégiques (SAGE, SDAGE) concourant à la bonne circulation de l'eau,
- Accompagnement des communes volontaires pour la plantation de haies le long des chemins ruraux.

Des résultats concrets : En 2023, 7 mares ont été créées ou réhabilitées, 34 foyers ont bénéficié de l'aide à l'installation de cuves de récupération d'eau de pluie (45 970,58 €), des communes pilotes s'engagent dans des projets de désimperméabilisation.

Le Conseil de développement a contribué à améliorer le projet de document sur la Trame Verte et Bleue (TVB) : Nous avons ainsi analysé le projet de communication, saluant sa pédagogie visuelle et son fort ancrage identitaire flamand.

Pour renforcer son impact, le Conseil de développement préconise d'explicitier davantage les enjeux vitaux de la biodiversité (résilience du territoire) et d'intégrer le portage politique de l'Agglo ainsi que les partenaires techniques (USAN, GON).

Sur la forme, le Conseil de développement recommande un format "livret" ou dépliant plus pérenne que le format A4 et une meilleure distinction des logos.

Enfin, des précisions techniques ont été apportées, notamment sur la gestion de l'eau (lutte contre le moustique tigre) et la conciliation entre éclairage et trame noire.

Les outils de planification et d'action

Le cadre réglementaire : Trois Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE - Lys, Yser, Audomarois) structurent les interventions locales, en déclinaison du SDAGE Artois-Picardie (4^{ème} édition 2028-2033 en cours d'élaboration).

Le PCAET : climat et eau indissociables : Le Plan Climat Air Énergie Territorial 2020-2026 intègre des actions spécifiques :

- Action 20 : Programme de sensibilisation à la préservation de la ressource,
- Action 21 : Coopération inter-territoires,
- Action 22 : Incitation à la récupération d'eau de pluie.

Le PLUi-H en révision : La révision du Plan Local d'Urbanisme intercommunal et de l'Habitat (enquête publique septembre-octobre 2025) constitue un moment clé pour traduire réglementairement les enjeux de l'eau : protection des zones humides, gestion des eaux pluviales, limitation de l'artificialisation (loi ZAN), corridors écologiques.

Sensibilisation et appropriation citoyenne

La Journée Mondiale de l'Eau 2025 : L'événement organisé le 25 mars 2025 a permis aux membres du Conseil de développement de participer aux visites pédagogiques :

- Station de captage d'Aire-sur-la-Lys,
- Château d'eau de Morbecque (principe des vases communicants),
- Station d'épuration d'Hazebrouck (sensibilisation aux déchets inadaptés).

Ces initiatives révèlent l'importance de rendre visible le "petit cycle de l'eau" pour encourager les comportements responsables.

Le Conseil de développement s'est saisi de la **thématique eau** avec plusieurs axes de réflexion proposés :

- Sensibilisation tous publics à la préservation de la ressource,
- Limitation de la consommation et stockage de l'eau,
- Réduction des déchets entrant en station d'épuration,
- Mobilisation des écoles et lycées (ateliers, théâtre, visite d'installations),
- Collaboration avec le CLEA (Contrat Local d'Éducation Artistique).

Lutter contre les "fake news" : Les présentations techniques insistent sur la nécessité de s'appuyer sur des données factuelles pour comprendre les phénomènes d'inondation et éviter les explications simplistes ou erronées qui circulent sur les réseaux sociaux.

Paysage et eau : une identité à préserver

L'eau comme marqueur paysager : Le document "Enjeux du Paysage" (décembre 2024) positionne l'eau comme élément central de l'identité territoriale :

- Les becques qui innervent le territoire,
- Les zones humides et le bocage résiduel,
- Les Monts de Flandre avec leurs sites inscrits et classés,
- La gestion de la ressource et la protection contre les inondations.

Un indicateur de transition écologique : Le paysage révèle l'état d'avancement de la transition : qualité de la restauration écologique des cours d'eau, présence de corridors écologiques fonctionnels, pratiques agricoles agroécologiques, intégration des zones d'activité. L'eau devient ainsi un fil conducteur d'un projet de territoire durable.

Vers un Plan Paysage ? La réflexion s'oriente vers un Plan Paysage, outil non réglementaire mais fédérateur, permettant d'intégrer pleinement la dimension aquatique dans une vision partagée du territoire. Alternative ou complémentaire à d'autres dispositifs (extension du PNR Caps et Marais d'Opale, labellisation Grand Site de France), ce plan pourrait articuler eau, biodiversité, patrimoine et développement.

Gouvernance et coopération territoriale

Une multiplicité d'acteurs : La gestion de l'eau mobilise de nombreuses structures : Cœur de Flandre Agglo (autorité organisatrice), Noréade et Régie des Eaux (opérateurs), USAN (GEMAPI), SYMSAGEL (coordination SAGE Lys), Agence de l'Eau, Région, Département, associations locales (Yser Houck, etc.).

Des partenariats à renforcer : Le territoire s'inscrit dans des dynamiques transfrontalières (Flandre belge) et inter-territoriales (MEL, CCFL, PNR, CU Dunkerque pour le Grand Site des Dunes). Le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) en cours de révision (58 communes, 2 EPCI) fixe le cadre supra-communal avec des objectifs de sobriété foncière (190 ha à artificialiser entre 2021-2031).

Une question démocratique : Les ateliers PLUi-H et les réunions publiques révèlent un enjeu d'appropriation citoyenne : comment impliquer les habitants dans les choix d'aménagement qui déterminent la gestion de l'eau pour les décennies à venir ?

La faible mobilisation lors de certaines concertations interpelle sur les méthodes à déployer.

Perspectives et enjeux pour l'avenir

Vers une gestion intégrée : Les documents convergent vers la nécessité d'une approche systémique articulant :

- Quantité : économies, stockage, recharge des nappes,
- Qualité : lutte contre les pollutions diffuses et ponctuelles,
- Risques : prévention des inondations et adaptation à la sécheresse,
- Biodiversité : fonctionnalité des milieux aquatiques et humides,
- Usages : équilibre entre besoins domestiques, agricoles, industriels.

Les questions ouvertes : Plusieurs interrogations traversent les débats :

- Harmonisation des services : quelle organisation optimale pour l'eau et l'assainissement ?
- Financement : comment assurer les investissements nécessaires (réseaux vieillissants, adaptation climatique) ?
- Agriculture : comment accompagner les transitions vers des pratiques économes en eau ?
- Urbanisme : comment concilier développement et préservation de la ressource ?
- Solidarité territoriale : quelles compensations entre territoires contributeurs et bénéficiaires ?

Une vigilance nécessaire : Les constats sont clairs : disparition continue des pâtures et des haies, concentration des exploitations agricoles, pression foncière, retard dans la désimperméabilisation. Le rythme des transformations appelle une action déterminée et coordonnée.

Conclusion : l'eau, bien commun d'un territoire en transition

La thématique de l'eau en Cœur de Flandre Agglo illustre la complexité des transitions contemporaines. Entre héritage historique (les travaux visionnaires de l'**Abbé Lemire**), réalités géographiques (position d'interface entre bassins versants), contraintes réglementaires (lois ZAN, GEMAPI, SAGE) et impératifs climatiques, le territoire doit inventer un modèle de développement sobre, résilient et solidaire.

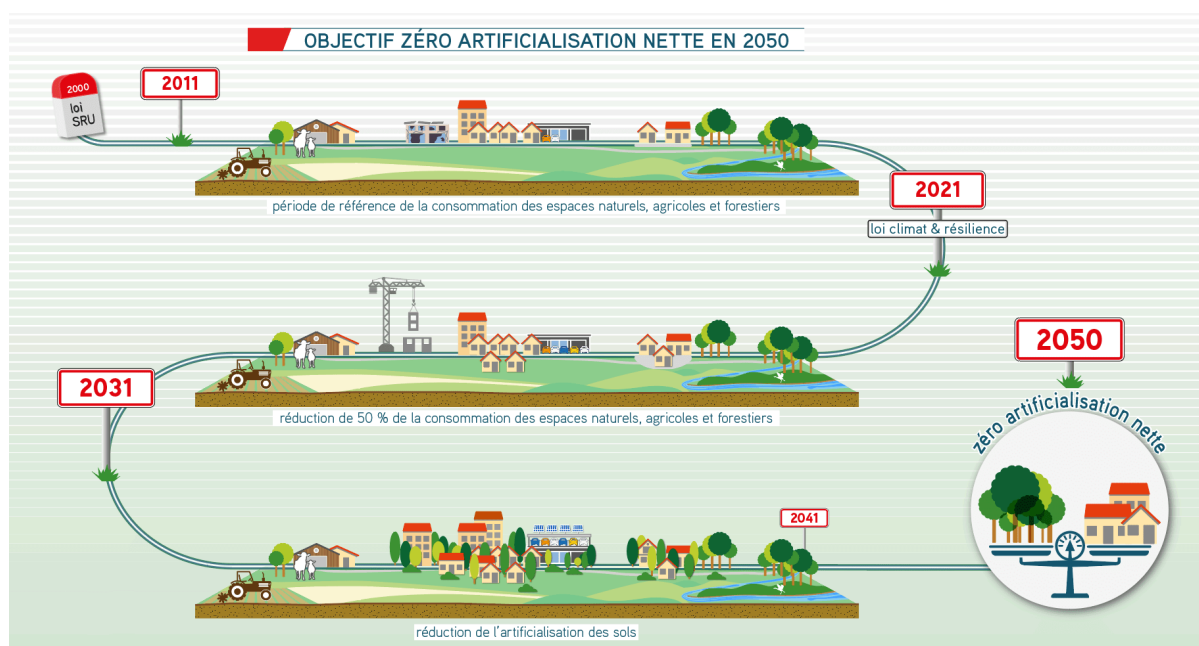
Les outils existent : compétences juridiques, financements, expertises techniques, mobilisation associative. Les documents analysés révèlent une prise de conscience progressive et une volonté d'action. Reste à accélérer la mise en œuvre, renforcer l'appropriation citoyenne, et faire de l'eau non pas une contrainte mais le fil conducteur d'un projet de territoire partagé, où qualité de vie, biodiversité et activités économiques se conjuguent dans une vision durable.

L'eau, ressource vitale et patrimoine commun, appelle une gouvernance démocratique, transparente et prospective. Les travaux du Conseil de développement, en dialogue avec les élus et les techniciens de l'Agglomération, contribuent à construire cette culture partagée de l'eau, indispensable aux générations présentes et futures.

Le Zéro Artificialisation Nette (ZAN)

Contexte et enjeux

Le **Zéro Artificialisation Nette (ZAN)** constitue un défi majeur pour les territoires français, inscrit dans la loi Climat et Résilience du 22 août 2021. L'artificialisation des sols, définie comme "l'altération durable des fonctions écologiques d'un sol", représente la première cause de dégradation de la biodiversité au niveau mondial, contribue au changement climatique, impacte la sécurité alimentaire et perturbe le cycle de l'eau.



Objectifs législatifs

La loi fixe deux objectifs ambitieux :

- **Réduire de 50% la consommation d'espaces** entre 2021-2031 par rapport à la période 2011-2021,
- **Atteindre le zéro artificialisation nette à l'horizon 2050**, où toute artificialisation devra être compensée par une renaturation équivalente.

Calendrier de mise en œuvre

La déclinaison territoriale suit un calendrier précis :

- **22 novembre 2024** : modification du SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires),
- **22 février 2027** : adaptation des SCoT (Schémas de Cohérence Territoriale),
- **22 février 2028** : mise en conformité des PLUi.

Au-delà de cette dernière date, aucune autorisation d'urbanisme ne pourra être délivrée dans les zones à urbaniser si le PLUi n'est pas conforme.

Application au territoire de Cœur de Flandre Agglo

Pour le Syndicat Mixte Flandre Lys, le SRADDET impose un taux de réduction de 64,5%, avec une recommandation de division par deux pour les décennies suivantes. Concrètement, cela représente :

- 2011-2020 : 530 hectares consommés,
- 2021-2030 : environ 190 hectares autorisés,
- 2031-2040 : environ 95 hectares.

Démarches engagées par l'agglomération

Face à ces contraintes, Cœur de Flandre Agglo a lancé plusieurs actions :

1. **Modification du PLUi-H** avec définition des priorités d'aménagement et report de nombreuses opérations d'extension à 2030, accompagnée d'un sursis à statuer sur les opérations non prioritaires,
2. **Révision générale du PLUi-H** incluant l'actualisation du diagnostic (2025), la révision du PADD (fin 2025) et du règlement (2026-2027), avec une approbation prévue pour début 2028,
3. **Création d'un référentiel foncier** pour explorer les potentiels de renouvellement urbain, comblement des dents creuses et remobilisation des logements vacants.

Complémentarité avec la trame verte et bleue

L'étude sur la trame verte et bleue, démarrée en juin 2023 et clôturée en décembre 2024, complète l'approche ZAN. Subventionnée à 70% par la Région, elle vise à préserver et restaurer les paysages tout en améliorant la résilience face aux changements climatiques.

Le programme d'actions s'articule autour de trois axes :

- Densifier le maillage bocager (poursuite du dispositif “Reboise ta Flandre”, restauration de zones humides, densification des réseaux de mares),
- Mobiliser les acteurs (formation à la gestion du patrimoine arboré, sensibilisation du public),
- Soutenir institutionnellement les partenariats scientifiques, la mise à jour du PLUi-H, la création d'une OAP TVB (Orientation d'aménagement et de programmation Trame verte et bleue).

Évolution législative récente

La **loi TRACE 2025**, adoptée par le Sénat en mars 2025, introduit des assouplissements significatifs :

- Maintien de la mesure ENAF (Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers),
- Suppression de l'échéance 2031 au profit d'un jalon révisé à 2034,
- Dépassement de droit de 20% des enveloppes foncières locales,
- Exemptions jusqu'en 2036 pour certaines infrastructures (logement social, énergies renouvelables, réseaux publics).

Cette réforme répond aux difficultés exprimées par les collectivités tout en maintenant l'objectif 2050, privilégiant la concertation locale et la différenciation territoriale.

Perspectives et enjeux paysagers

Au-delà des contraintes réglementaires, le territoire de Flandre Intérieure dispose d'atouts remarquables : monts classés, bocage résiduel, cours d'eau, patrimoine culturel (beffrois, houblonnières, musées). Le Conseil de développement a identifié plusieurs outils potentiels : Plan Paysage, labellisation Grand Site de France, voire extension du Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale.

Le paysage devient ainsi un **indicateur de la transition écologique**, reflétant la préservation des zones naturelles, les pratiques agroécologiques, la gestion de l'eau et les corridors écologiques. Cette approche intégrée permet de concilier développement territorial, attractivité économique et préservation de l'identité locale, tout en respectant les objectifs du ZAN.

Le PLUi-H

Contexte et démarche

Le Conseil de développement de Cœur de Flandre Agglomération s'est engagé activement dans la réflexion autour du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal - Habitat (PLUi-H), un document stratégique qui définit l'aménagement du territoire pour les années à venir.

Depuis novembre 2024, le Conseil de développement a mené un travail approfondi d'analyse et de concertation, articulé autour de réunions régulières et d'ateliers thématiques.

La révision générale du PLUi-H a été prescrite par le Conseil communautaire le 17 septembre 2024, avec une enquête publique menée du 22 septembre au 22 octobre 2025. Cette démarche s'inscrit dans le cadre des objectifs du Zéro Artificialisation Nette (ZAN), imposant une consommation de seulement 190 hectares entre 2021 et 2031 sur le territoire.

Le territoire de Cœur de Flandre : un espace agricole sous pression

La présentation de Stéphanie Degrande (Direction Pôle Urba et Aménagement) et Alexandre Mahieux (Chargé de mission Urba) du 10/03/2025 nous a permis de comprendre que le territoire se caractérise par une forte identité rurale, avec **74% de surface agricole** (contre 82% en 2010), soit environ **615 km de cours d'eau** et **3 411 hectares de zones humides**.

Cette richesse agricole est portée par **962 exploitations** (contre 1 051 en 2010), principalement orientées vers la polyculture-polyélevage, avec des filières structurantes : céréales (45% de la SAU), pommes de terre (16%), et un bassin laitier important (1 exploitation sur 3).

Cependant, ce patrimoine est fragilisé par l'artificialisation des sols (**40,2 ha/an perdus entre 2015 et 2021**) et le vieillissement des exploitants (âge moyen : 50 ans). Les discussions du Conseil de développement ont insisté sur la nécessité de **limiter l'artificialisation, de maintenir l'élevage pâturant** et de **favoriser la diversification agricole** pour préserver cette identité territoriale.

Les enjeux environnementaux majeurs

1. La ressource en eau : un équilibre fragile

La présentation de Marie Ghesquière (Responsable du Service Transition énergétique et environnement) du 3 février 2025 nous a permis de comprendre que le territoire dépend à **100% de ressources extérieures** pour son alimentation en eau potable, avec des captages situés à Aire-sur-la-Lys. Les constats sont préoccupants :

- **Dégradation de l'état écologique** des cours d'eau (100% en mauvais état chimique en 2017),
- **Tensions quantitatives** : 2/3 des sous-bassins connaissent des déficits en eau,
- **Augmentation de la consommation** : +2,3% entre 2017 et 2023 (5 963 301 m³),
- **Risque de perte de 50% de la ressource** d'ici 2040-2050 selon les projections du Bassin Artois-Picardie.

Le Conseil de développement a exploré plusieurs pistes lors de la Journée Mondiale de l'Eau du 25 mars 2025, notamment la **désimperméabilisation des cours d'école**, la **sensibilisation des jeunes à l'économie d'eau**, et le développement de **récupérateurs d'eau de pluie** (50 foyers équipés pour 481 m³ de stockage entre 2022-2025).

2. Biodiversité : régénérer la faune et la flore locales

La présentation de Mélissa Toussaint (Chargée de mission biodiversité) du 31 mars 2025 sur les trames verte et bleue a mis en lumière l'importance de :

- **Préserver les zones humides** (éponges et filtres naturels),
- **Renforcer les corridors écologiques** et les cœurs de nature,
- **Limiter les pollutions** et favoriser les pratiques agricoles durables,
- **Privilégier les espèces locales et non allergènes.**

Les échanges ont souligné l'impact négatif de la disparition des pâtures sur la perméabilité des sols et la biodiversité, conséquence de l'industrialisation agricole et de la raréfaction des exploitations d'élevage.

3. Risques et changement climatique : vers une culture du risque

Le territoire fait face à des risques multiples :

- **Inondations** : 6% de la surface bâtie concernée, 208 arrêtés CATNAT depuis 1982,
- **Retrait-gonflement des argiles** : 238 arrêtés CATNAT entre 1989-2015,
- **Sécheresse** : 42% du territoire en alerte sécheresse (moyenne 2016-2020),
- **Risques industriels** : 203 sites internes + 75 usines SEVESO dans un rayon de 60 km.

La présentation de Jean-Michel Fouquet (Membre du Conseil de développement) sur les politiques de prévention des inondations (22 septembre 2025) a introduit les acteurs clés (GEMAPI, SYMSAGEL et USAN) et les solutions fondées sur la nature : haies bocagères, restauration des méandres, préservation des zones humides.

Les projections climatiques anticipent d'ici 2100 :

- **+2,9 à 3,7°C** de température (scénario RCP 8.5),
- **+58% de précipitations annuelles** mais avec des sécheresses accrues,
- **50% de vagues de chaleur** après 2010.

Santé et qualité de vie : l'urbanisme au service du bien-être

Le Conseil de développement a souligné que **près de 80% de notre santé est impactée par les choix d'aménagement**, à travers 15 déterminants (qualité de l'air, gestion des eaux, biodiversité, mobilité, etc.). Le territoire présente :

- Une **surmortalité de 12%** (vs 17,4% en région),
- Des **surmortalités par maladies respiratoires et digestives**,
- Une **espérance de vie inférieure** à la moyenne nationale (78,3 ans pour les hommes vs 79,4 ans).

Les particules fines PM2.5, principalement émises par le chauffage résidentiel (51%), constituent un enjeu sanitaire majeur. Le Conseil de développement recommande de **privilégier les espèces non allergènes**, de **favoriser la végétalisation** et de **renouveler les médecins généralistes** (4 maisons de santé pluridisciplinaires, mais vieillissement des praticiens).

Les préconisations du Conseil de développement pour le PLUi-H

Axe 1 : Préserver le foncier agricole

- Contenir strictement l'artificialisation (objectif ZAN),
- Maintenir l'élevage pâturant et les prairies,
- Permettre le développement des exploitations agricoles.

Axe 2 : Protéger et restaurer les milieux naturels

- Préserver les zones humides (fonctions écologiques, hydrologiques, biogéochimiques),
- Restaurer les trames verte et bleue,
- S'appuyer sur les solutions fondées sur la nature (haies, désimperméabilisation).

Axe 3 : Gérer durablement l'eau

- Respecter l'objectif de **-10% de prélèvements d'ici 2030**
- Promouvoir la récupération d'eau de pluie
- Mettre en œuvre la gestion intégrée des eaux pluviales

Axe 4 : Développer la résilience climatique

- Engager une culture commune du risque
- Réduire les vulnérabilités (population, habitat, infrastructures)
- Favoriser l'adaptation par des stratégies nature-based

Axe 5 : Valoriser les productions locales

- Structurer les filières locales (vers industries agroalimentaires et restauration)
- Encourager l'approvisionnement local et de qualité (PAT niveau 2)
- Lutter contre le gaspillage alimentaire (9,4 Mt/an en France)

Axe 6 : Intégrer la santé dans l'aménagement

- Végétaliser et renaturer les zones artificialisées
- Améliorer la qualité de l'air (réduction des PM2.5)
- Favoriser les mobilités actives et l'accès aux services

Conclusion : un projet de territoire partagé

À travers ce travail collaboratif de près d'un an, le Conseil de développement a contribué à poser les bases d'un PLUi-H équilibré, respectueux de l'identité rurale du territoire tout en anticipant les défis du changement climatique. Les ateliers de septembre 2025 ont permis d'affiner les diagnostics thématiques, qui serviront de socle au Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD).

Le défi principal reste de concilier **préservation du foncier agricole, protection de la ressource en eau, développement économique et amélioration de la qualité de vie**, dans le cadre contraint du Zéro Artificialisation Nette.

La Commission Urbanisme du 29 janvier et les rencontres régulières avec les élus témoignent d'une volonté de co-construction entre citoyens, experts et décideurs.

Les 15^{èmes} Rencontres Nationales des Conseils de Développement

Contexte du déplacement

Les 15^{èmes} Rencontres Nationales des Conseils de Développement se sont tenues à Toulouse les 24, 25 et 26 septembre 2025, sous le thème : “Les Conseils de développement au cœur de la citoyenneté intercommunale ?!”.

Le Conseil de développement de Cœur de Flandre Agglo était représenté par Sophie Boutez (Agent de développement territorial) et Samuel Gavois (Membre du Conseil de développement).

Ces rencontres ont réuni des représentants de Conseils de développement de toute la France (78 Conseils de développement, 260 participants) pour échanger sur leurs pratiques, leurs défis et leurs perspectives d'avenir.



Journée du 24 septembre - Échanges inter-territoriaux

Retour d'expérience : Conseil de développement de La Rochelle

Le Conseil Rochelais, qui couvre un territoire de **175 000 habitants**, se distingue par son processus de recrutement innovant. Une campagne multicanale (presse, réseaux sociaux, affichage public) a permis de recueillir **300 candidatures**, parmi lesquelles **80 membres** ont été désignés par **tirage au sort** garantissant la parité et la diversité des âges. Les membres ont un mandat de **3 ans renouvelable une fois**.

Leur fonctionnement prévoit des **réunions toutes les 6 semaines, un samedi complet de 9h à 17h**, consacrées au travail en ateliers avec la participation de professionnels, élus et techniciens. Un **comité de pilotage** d'une dizaine de personnes se réunit tous les 6 mois pour préparer les plénières. Cette organisation intensive, bien que parfois éprouvante en fin de journée, garantit une implication forte et une expertise collective renforcée.

Journée du 25 septembre - Ambition démocratique et relations avec les élus

Intervention du Président de Toulouse Métropole

Le Président **Jean-Luc Moudenc** a souligné l'importance d'associer les Conseils de développement en amont des décisions. À Toulouse, les élus consultent le Conseil de développement avant la soumission finale de projets importants, permettant ainsi d'intégrer leurs **avis, propositions et recommandations** dans les rapports finaux. Les membres du Conseil de développement interviennent également **directement dans les Conseils municipaux** pour exercer une mission de pédagogie auprès des élus locaux.

Les trois piliers pour améliorer la démocratie participative

Face au constat d'un “**trop-plein de sérieux**” qui entrave le dialogue entre élus et citoyens, trois axes de travail prioritaires ont été identifiés :

1. **La facilitation** : structurer les réunions, animer les débats avec des techniques participatives (brainstorming, ateliers, votes), clarifier les enjeux complexes et transformer les idées en propositions formalisées accessibles aux élus.
2. **La médiation** : intervenir en cas de tensions ou de malentendus, traduire la logique citoyenne aux élus et réciproquement, rechercher le compromis sans imposer de solution, et gérer l'écart entre la légitimité électorale et la légitimité d'usage.
3. **La diplomatie** : adapter le discours selon les interlocuteurs, identifier les alliés institutionnels, gérer les attentes de manière réaliste et maintenir un dialogue respectueux avec les élus pour pérenniser l'influence du Conseil de développement.

Le problème de l'opacité décisionnelle

Un **point crucial** soulevé concerne le **manque de communication et d'explication des décisions** prises en Conseil d'Intercommunalité. L'absence de débat public visible crée l'impression que les décisions sont "**arrêtées en coulisses**", nourrissant la défiance citoyenne. Cette opacité génère trois dysfonctionnements majeurs :

- L'impression de "deals" et d'arrangements préalables,
- Un déficit de pédagogie démocratique (pourquoi cette option plutôt qu'une autre ?),
- Une fragmentation de l'information technique, accessible uniquement aux élus et services.

Solutions proposées :

- Explication systématique avant chaque vote,
- Synthèses citoyennes vulgarisées diffusées sur les supports de l'intercommunalité,
- Valorisation des différents avis pour montrer que le choix résulte d'une véritable délibération.

Forum aux idées - Trois thématiques explorées

1. Coopération

La coopération s'est imposée comme un axe central. Plusieurs exemples inspirants ont été partagés :

- **Réseau 44** (Nantes-Saint-Nazaire) : 5 Conseils de développement ont collaboré sur la révision du SCOT (950 000 habitants) en 9 mois, utilisant une méthode innovante de récit utopique "Voyage en 2030 Glorieuse" qui a fait émerger 15 thèmes inattendus,
- **Partenariat université** (Grand Paris Seine & Oise) : convention tripartite avec CY Cergy Paris Université créant une relation gagnant-gagnant-gagnant entre habitants, étudiants et collectivité,
- **Coopération inter-territoriale** (SERM Lorraine-Luxembourg) : mobilisation de plusieurs Conseils de développement pour porter une parole commune sur un projet ferroviaire régional, en l'absence de réseau préexistant,
- **Collaboration CESE national** (Grand Poitiers) : participation à une commission environnementale ayant abouti à un avis adopté à l'unanimité, première démarche commune CESE-CESER-Conseils de développement,
- **Partenariat CESER Nouvelle-Aquitaine** : signature d'une charte en avril 2025 organisant partage d'expériences, co-construction d'avis et expérimentation de nouvelles modalités de concertation.

2. Eau, mer et littoral

Plusieurs initiatives territoriales ont été présentées :

- **Assises citoyennes bretonnes** : événement annuel gratuit réunissant 100-200 participants (citoyens, spécialistes, professionnels) avec visites de sites et ateliers sur des sujets comme l'éolien en mer ou le nautisme,
- **Algues méditerranéennes** : projet "Algorithme de Taupe" ayant conduit à une étude sur la co-culture algues/huîtres pour diversifier l'aquaculture face aux défis climatiques,
- **Protection des ressources** (Bourges+) : 10 propositions sur la protection des zones de captage après 18 mois d'auditions, malgré le rejet par le Sénat d'un texte interdisant pesticides et engrais dans ces zones,
- **Projet Ephéméris** (Grand Nancy) : recherche interdisciplinaire financée 2024-2028 sur l'habitabilité terrestre et planétaire, avec actualisation scientifique citoyenne.

3. Expérimentation

Les Conseils de développement se positionnent comme laboratoires vivants de la démocratie :

- **Saint-Quentin-en-Yvelines** : évolution vers des projets à impact moyen terme avec point de vue usager, ciblage des instances de présentation et auditions d'acteurs divers,
- **Aix-Marseille-Provence** : rencontres "hors des murs" 4 fois par an combinant visite d'un lieu emblématique, intervention d'un membre sur ses projets et moment convivial,
- **Métropole Lille** : modernisation du renouvellement avec mandat de 2 ans pour les 18-25 ans, communication renforcée, candidature en ligne et entretiens collectifs. Résultats : plus de candidats que de places (234 pour 50 en 2023), augmentation de la part des femmes (+10%), meilleur rééquilibrage des tranches d'âge,
- **Grand Paris** : ateliers expérimentaux sur l'intelligence artificielle avec un sociologue, aboutissant à des recommandations sur une IA sobre, éthique et sécurisée pour le service public.

Stratégies d'influence - Trois approches comparées

Un atelier a analysé trois stratégies différentes de Conseils de développement sur la thématique mobilité :

Rouen - “Les petits pas” : travail technique approfondi sur la tarification solidaire des transports avec modélisations économiques complètes et accès aux données de recettes. Résultat concret : gratuité pour les moins de 18 ans depuis septembre 2025. Obtention du statut PPA (Personne Publique Associée) garantissant une collaboration transparente avec les services.

Vienne-Condrieu - “Le trait d'union” : méthode progressive sur les mobilités douces incluant participation aux commissions, expériences terrain partagées avec les élus (balade à vélo en juin 2016) et applications concrètes. Après un échec (avis “autosolisme” rejeté en 2019), réorganisation avec points d'étapes réguliers menant au succès de l'avis “qualité de l'air”. Actions terrain actuelles : stand Vélo Village, formations sécurité routière, co-animation ateliers PLUi-H.

Grenoble - “Les agités décalés” : gouvernance ouverte en “bocal”, exploration ferroviaire de gare en gare, évitement des sujets polémiques et pensée large (4 intercommunalités). Innovation majeure : collection de bandes dessinées comme outil de restitution (coût 2000-3000 € par BD), distribuées largement aux élus, bibliothèques et événements pour créer des “beaux objets qu'on a envie de transmettre”.

Journée du 26 septembre - Vision prospective

Intervention du Président du CESER Occitanie

Jean-Louis Chauzy, ancien syndicaliste CFDT et aujourd'hui Président du CESER Occitanie, a rappelé l'historique des comités de bassins d'emploi nés des mutations industrielles (exemple de Decazeville avec perte de 5000 emplois en 15 ans). La loi Voynet a imposé l'obligation de Conseils de développement pour les territoires à cohésion économique, sociale et territoriale.

Il a souligné les **défis actuels** : budget minimal des Conseils de développement (<0,1% du budget CESER), remise en cause des institutions républicaines, mais aussi les **enjeux communs** comme l'autonomie alimentaire de l'Occitanie (passage de 70-30% à 60-40%) et la nécessité de maintenir les espaces de dialogue territorial.

Préconisations des experts

Laurence Barthe (Maîtresse de conférences en géographie et aménagement à l'Université de Toulouse) a proposé quatre axes de **débordements et élargissements** :

- Débordement des périmètres institutionnels vers une géométrie variable autour des communs,
- Dépassement des solidarités urbain-rural par la mutualisation d'ingénierie,
- Élargissement des compétences (expérimentation, transversalité),
- Élargissement de la mobilisation vers une démocratie plus inclusive.

Xavier Desjardins (Professeur en aménagement de l'espace et urbanisme à Sorbonne Université et Chercheur) a insisté sur la nécessité de "**comprendre les méchancetés**" : documenter les ébranlements sociaux (gilets jaunes), étudier l'accumulation de fragilités invisibles et positionner les Conseils de développement comme instances d'ancrage territorial détectant ces signaux faibles.

Défense des Conseils de développement

Face aux menaces institutionnelles (amendement gouvernemental au Sénat, difficultés financières des collectivités), un atelier a identifié les **arguments de défense** :

- **Diversité et représentativité** : présence de tous territoires et âges, différences socio-professionnelles,
- **Interface institutionnelle** : dialogue constructif avec légitimité réglementaire, neutralité politique,
- **Capacité d'action concrète** : laboratoire d'innovation, mobilisation d'acteurs, actions groupées.

Problèmes et solutions :

- Manque d'écoute des élus → intégrer l'obligation de réponse dans le règlement intérieur,
- Invisibilité → innover dans la communication (films d'animation, cartes postales),
- Formats inadaptés → proposer des visites terrain communes, utiliser des formats créatifs.

Perspectives et prochains rendez-vous

Collaboration future avec le CESE

Le Conseil Économique, Social et Environnemental national sollicite les Conseils de développement pour contribuer à un exercice de prospective : **“Quel modèle de société soutenable, durable et inclusive à l'horizon 2050 ?”** Deadline fixée à fin novembre pour envoyer les contributions.

Réflexion sur le changement de nom

Le nom “Conseil de développement” étant jugé **inadapté**, un chantier collectif est lancé pour définir une nouvelle terminologie reflétant mieux les missions réelles.

Objectif : **nouveau nom défini lors de la journée thématique à Lille en novembre 2026.**

Calendrier

- **2026** : Journée thématique à Lille (novembre 2026) dans l'usine Leblanc-Lafont transformée, dans un contexte de bien-être territorial et de recherche universitaire sur la démocratie,
- **2026** : Élections municipales et intercommunales - opportunité de rappeler le rôle des citoyens,
- **2027** : 16^{èmes} rencontres à Angers.

Conclusion

La diversité des approches (petits pas, trait d'union, agités décalés), la multiplication des coopérations (inter-conseils, universités, CESER, CESE) et l'expérimentation de nouveaux formats (BD, ateliers IA, rencontres hors les murs) témoignent d'une **vitalité démocratique** qui cherche à s'adapter aux enjeux contemporains tout en restant fidèle à sa mission première : **faire vivre la participation citoyenne au niveau intercommunal**.

Ces rencontres ont démontré que malgré un contexte institutionnel difficile, les Conseils de développement conservent leur *énergie et leur conviction*. Ils se positionnent comme des *laboratoires d'innovation démocratique*, des *experts du quotidien citoyen* et des *partenaires légitimes de la gouvernance intercommunale*. Leur rôle ne se limite pas à être des "empêcheurs de tourner en rond" mais constitue une *ressource face aux défiances* et un *bien commun démocratique* méritant soutien et renforcement.

CONCLUSION

L'année 2025 restera marquée comme une étape décisive dans l'histoire du Conseil de développement de Cœur de Flandre Agglomération. Avec **13 réunions organisées** et une **participation moyenne de 9 à 10 membres par séance** (soit un taux de participation de 72%), l'instance a démontré sa capacité à mobiliser durablement l'engagement bénévole au service de l'intérêt général du territoire.

Le **renouvellement significatif des effectifs** constitue l'un des faits marquants de l'année. L'accueil de **16 nouveaux membres en juillet 2025**, suite notamment à une rencontre entre la Voix du Nord et Sabine Dumortier, Patrick Crépin, Jean-Michel Fouquet et Samuel Gavois, témoigne de l'attractivité retrouvée de cette démarche participative. Cette diversification des profils a enrichi les débats et apporté de nouvelles perspectives sur les enjeux territoriaux, confirmant que la démocratie participative locale conserve tout son sens pour des **citoyens attentifs à l'évolution de leur territoire**.

L'année 2025 a également été marquée par une structuration accrue de l'organisation :

- **Adoption du règlement intérieur** le 13 janvier 2025, définissant les critères d'adhésion (mandat de 3 ans reconductible, absence de mandat électif, engagement bénévole) et les règles de conduite (liberté d'expression, respect mutuel, recherche du consensus)
- **Rencontres régulières avec les élus** et les services techniques de Cœur de Flandre Agglo
- **Amélioration (renforcement) de la communication** et formalisation des contributions
- **Participation aux mandats externes** : Comité Leader, Comité des Partenaires du réseau Hop Bus, Conseil d'orientation Destination Cœur de Flandre.

Cette "professionnalisation" témoigne de la volonté du Conseil de développement de s'inscrire **durablement dans le paysage institutionnel local** comme partenaire légitime de la gouvernance intercommunale.

Si nous sommes profondément **attentifs à l'évolution de notre territoire**, force est de constater que **l'expression citoyenne n'est pas un long fleuve tranquille**. La mobilisation durable des citoyens bénévoles représente un **défi quotidien** : disponibilité professionnelle et personnelle, compréhension des enjeux techniques complexes, sentiment parfois d'impuissance face à la lenteur des processus décisionnels.

Les variations de participation aux réunions (de 4 à 16 présents) illustrent cette difficulté. Maintenir l'engagement citoyen nécessite de **créer du désir de participation**, de valoriser les contributions concrètes, et de démontrer que la parole citoyenne a un impact réel sur les décisions publiques.

L'attention portée par les élus au Conseil de développement constitue un **facteur déterminant** de son efficacité. Si certains élus sollicitent activement les avis citoyens et valorisent les contributions (saisine sur l'eau par le Président Valentin Belleval, rencontres planifiées avec les Vice-Présidents, etc...).

Nous aspirons à développer ou à renforcer notre travail en partenariat avec les élus.

L'année 2026 sera celle des **élections municipales et intercommunales**, moment charnière qui interroge l'avenir du Conseil de développement.

Plusieurs questions émergent :

- **Quelle place pour la participation citoyenne dans les programmes des candidats ?** Les Conseils de développement seront-ils perçus comme des atouts démocratiques ou comme des contre-pouvoirs gênants ?
- **Quelle continuité après le renouvellement des équipes municipales ?** L'engagement actuel de certains élus sera-t-il maintenu par leurs successeurs ?
- **Comment valoriser l'expertise citoyenne accumulée** auprès des nouveaux élus qui découvriront l'intercommunalité ?

Les Rencontres de Toulouse ont identifié 2026 comme une **opportunité de rappeler le rôle des citoyens** dans la gouvernance locale, mais aussi comme un moment de vulnérabilité pour des instances dont l'existence dépend largement de la volonté politique.

Au niveau national, l'avenir des Conseils de développement suscite des inquiétudes légitimes :

- **Menaces budgétaires** : avec des finances locales en difficulté, certaines collectivités pourraient être tentées de réduire les moyens alloués aux instances participatives,
- **Menaces institutionnelles** : l'amendement gouvernemental discuté au Sénat, bien que non adopté, témoigne d'une volonté de certains de remettre en cause l'obligation légale des conseils de développement,
- **Crise de légitimité démocratique** : dans un contexte de défiance généralisée envers les institutions, les Conseils de développement doivent prouver leur utilité concrète.

Mais ces menaces s'accompagnent aussi d'opportunités :

- **Besoin accru de dialogue** : face à la fragmentation politique et sociale, les espaces de concertation deviennent plus nécessaires que jamais,
- **Innovation démocratique** : les Conseils de développement se positionnent comme laboratoires d'expérimentation (intelligence artificielle, formats créatifs comme les BD de Grenoble, partenariats universitaires),
- **Reconnaissance progressive** : les collaborations avec le CESE national, les CESER régionaux, et les réseaux inter-territoriaux légitiment le rôle des Conseils de développement.

Face à ces défis, le Conseil de développement de Cœur de Flandre doit affirmer son utilité par l'action et les résultats :

- **Produire des contributions concrètes et opérationnelles**, et non des rapports théoriques,
- **Communiquer davantage** sur ses travaux auprès des habitants (via VLAM !, réseaux sociaux, médias locaux),
- **Inviter les élus à nous transmettre** un retour sur nos avis et contributions
- **Recruter activement** de nouveaux membres pour représenter toute la diversité du territoire,
- **Coopérer avec d'autres Conseils de développement** pour mutualiser les bonnes pratiques.

Nous devons également préparer activement la transition 2026 en :

- **Documentant nos contributions** pour faciliter la transmission aux nouveaux élus,
- **Sensibilisant les candidats** à l'importance de la participation citoyenne,
- **Défendant l'existence légale** des conseils de développement comme outil démocratique indispensable.

QUELLES PERSPECTIVES POUR 2026 ?

Fort de cette dynamique positive mais conscient des fragilités, le Conseil de développement aborde l'avenir avec trois priorités :

1. Approfondir les travaux engagés

- Suivi de la mise en œuvre du réseau Hop Bus et ajustements en concertation avec les usagers,
- Finalisation du document de synthèse sur la mobilité en octobre/novembre 2025.
- Poursuite de la réflexion sur l'eau avec entre autres le développement d'actions de sensibilisation (écoles, lycées, collaboration CLEA),
- Contribution au guide du nouvel arrivant via la participation aux ateliers de co-construction.

2. Renforcer la légitimité et la visibilité

- Recherche de nouveaux membres via appel à candidatures auprès des maires (1 ou 2 candidats par commune),
- Participation aux différents ateliers et réunions (Comité Leader, Comité des Partenaires, ZAN, PLUi-H, etc...),
- Amélioration de la communication pour mieux faire connaître les travaux du Conseil de développement.

3. S'engager sur les enjeux environnementaux

- Questions climatiques et énergétiques (PCAET, énergies renouvelables),
- Biodiversité et paysage (valorisation du patrimoine naturel, réflexion sur un Plan Paysage),
- Agriculture et alimentation (Projet Alimentaire Territorial niveau 2, circuits courts).

REMERCIEMENTS ET ENGAGEMENTS

Ce **bilan positif** est le fruit de l'engagement bénévole de nos membres, du soutien constant des services de Cœur de Flandre Agglo, notamment Sophie Boutez (Agent de développement territorial et technicienne référente), et de l'écoute attentive des élus. Cette **collaboration tripartite** constitue le socle de notre efficacité et de notre légitimité.

Le Conseil de développement confirme ainsi sa vocation : être un **trait d'union entre les citoyens et les décideurs**, un **laboratoire d'idées au service du territoire**, et un **espace de démocratie participative vivante et exigeante**.

Nous sommes attentifs à l'évolution de notre territoire : aux transformations de son agriculture, à la qualité de son eau, à l'aménagement de ses espaces, à la mobilité de ses habitants, à la préservation de ses paysages. Cette attention n'est pas passive : elle se traduit par des heures de réunions, de lectures de documents techniques, de visites de terrain, de rédaction de contributions.

L'expression citoyenne n'est pas un long fleuve tranquille, nous en sommes pleinement conscients. Elle exige de la **persévérance** face aux difficultés de la mobilisation, de la **diplomatie** pour construire le dialogue avec les élus, de la **pédagogie** pour rendre compréhensibles des enjeux complexes, et de la résilience face aux déceptions inévitables.

Mais nous croyons profondément que cette **démocratie participative exigeante** constitue un **bien commun précieux** pour notre territoire. Dans un contexte de défiance démocratique croissante, d'**élections municipales en 2026** qui redéfinissent les équilibres politiques locaux, et d'**incertitudes sur l'avenir des Conseils de développement** au niveau national, nous affirmons que la **participation citoyenne reste possible, utile et désirée**.

À condition de créer les conditions d'un **dialogue authentique, transparent et respectueux** entre expertise citoyenne, technicité professionnelle et responsabilité politique. À condition que les élus reconnaissent que la **légitimité électorale ne dispense pas de l'écoute des citoyens**. À condition que nous, citoyens engagés, acceptions de **sortir de nos zones de confort** pour aller à la rencontre d'autres habitants, d'autres territoires, d'autres façons de penser.

L'année 2025 a démontré que **Cœur de Flandre Agglo** dispose d'une ressource **précieuse** : des citoyens volontaires, compétents et désintéressés, prêts à consacrer leur temps et leur énergie pour éclairer les décisions collectives.

À nous tous - membres, élus, techniciens - de valoriser et amplifier cette dynamique, pour construire ensemble un territoire plus durable, plus solidaire et plus démocratique.

L'avenir se construit aujourd'hui, et malgré les obstacles, malgré l'incertitude du contexte politique, malgré les questionnements sur notre avenir institutionnel, nous sommes fiers d'y contribuer. Car nous sommes attentifs, nous sommes présents, et nous continuerons à faire entendre la voix citoyenne au service de l'intérêt général.

L'engagement citoyen n'est pas un slogan, c'est une pratique quotidienne que nous nous attachons à faire vivre au service de notre territoire et de ses habitants.

ANNEXES

- Annexe 1 Règlement Intérieur du Conseil de développement Cœur de Flandre Agglo validé le 13 janvier 2025 : [ici](#)
- Annexe 2 Changer de regard sur l'eau de Charlène Descollonges (Ingénieure Hydrologue) : [ici](#)
- Annexe 3 Article de la Voix du Nord du 5 mai 2025 : [ici](#)
- Annexe 4 Enjeux du paysage de Flandre Intérieure : [ici](#)
- Annexe 5 Les politiques de prévention et de lutte contre les inondations en France et en Flandre : [ici](#)
- Annexe 6 Page dédiée aux 15^{èmes} rencontres des Conseils de développement : [ici](#)
- Annexe 7 Présentation du déplacement aux 15^{èmes} rencontres des Conseils de développement : [ici](#)
- Annexe 8 Proposition de la loi TRACE 2025 par le Sénat : [ici](#)
- Annexe 9 Contribution à l'amélioration du document de la trame verte et bleue : [ici](#)
- Annexe 10 Contribution sur la mobilité en Cœur de Flandre 2025 : [ici](#)

Pour contacter le **Conseil de développement**
de **Cœur de Flandre Agglo**, vous pouvez écrire
à l'adresse suivante :

sophie.boutez@ca-coeurdeflandre.fr

MOBILITÉ EN CŒUR DE FLANDRE PROPOSITIONS

Novembre 2025

Les propositions du Conseil de Développement de Cœur de Flandre Agglo¹ ont pour objectif de contribuer à une mobilité efficace et durable sur le territoire de l'agglomération. Elles induisent des actions qui, si elles sont retenues, peuvent être mises en place soit par Cœur de Flandre agglo, soit par d'autres structures en raison de leurs compétences géographiques ou thématiques².

Après avoir pris en compte les observations de Cœur de Flandre agglo, le CODEV se propose de transmettre cette contribution, pour informations et avis sur des actions communes, aux conseils de développement voisins et à divers acteurs susceptibles d'être concernés, à l'exception des collectivités locales.

Ce document est approfondi par des compléments repris en annexe.

1. Développer les mobilités actives (vélo, marche)

- Organiser des rencontres régulières entre les acteurs de cette mobilité.
- Promouvoir les modes actifs (via cartes, itinéraires, outils numériques et communication)

2. Conforter le réseau bus

- Améliorer l'offre (écoute habitants, coordination des réseaux bus et TER)
- Tenir compte de la difficulté de changer les habitudes des automobilistes.
- Valoriser les arrêts de bus (services, stationnement vélo, usage multi-mobilités).

3. Mobilité et temporalité

- Créer un bureau régional des temps : étaler les heures de pointe

4. Service Express Régional Métropolitain (SERM)

- Participer aux échanges inter-territoires mis en place par le Cerema.
- Favoriser synergies locales autour des pôles d'échanges.
- Rédiger un cahier d'acteur rappelant les besoins du territoire.
- Rechercher des actions à court terme.

5. Écoute et implication des habitants

- Mettre en place un forum d'expression mobilité (besoins, suggestions, débat)

6. Autres thématiques

- Covoiturage : recenser et améliorer les aires informelles.
- Autopartage : encourager les initiatives citoyennes.
- Taxis : définir leur rôle.
- Plans de mobilité employeurs (PDME) : inciter au-delà des obligations légales.
- Mobilité solidaire : adapter l'offre pour les publics fragiles (revenu, âge, santé).
- Innovations et écomobilité.
- Transport de marchandises :
 - Optimiser le fret routier,
 - Suivre les études et projets relatifs au fret sur les petits canaux (dont la Lys).

¹ Le texte actuel résulte des réflexions collectives conduites dans le cadre de la commission mobilité du Conseil de développement de Cœur de Flandre agglo - *Installé en avril 2022* – Il prend en compte des travaux antérieurs du Conseil de Développement de la CCFI - *Mai 2019 - décembre 2019* - et du Conseil de Développement du Pays Cœur de Flandre *2002 – 2016*.

² Autre collectivité, organisme public ou privé, association...

Cœur de Flandre aggro a adopté en juillet 2021 un schéma directeur des aménagements cyclables qui se concrétise progressivement par la mise en place de nouveaux itinéraires. Des arceaux, abris vélos sécurisés, des stations de gonflage ont également été mis en place. Il est proposé de s'appuyer sur cette dynamique pour développer les mobilités actives.

Proposition 1 – Organiser des rencontres des acteurs des mobilités actives.

Ces rencontres permettraient à ces acteurs de partager entre eux et avec Cœur de Flandre Agglo, leurs actions et projets pour en débattre, chercher d'éventuelles complémentarités et les promouvoir³.

Proposition 2 – Poursuivre et élargir la promotion des modes actifs.

► Par le magazine de Flandre aggro (VLAM !) et les journaux municipaux :

Témoignage d'usagers, projets et ouverture de nouveaux aménagements et services, dispositifs d'aides à l'usage du vélo. Reprises d'informations de l'ADEM et de l'ADAV.

► Par une valorisation des circuits modes doux existants :

■ Établir une carte des « *meilleurs itinéraires modes actifs* » reprenant,

- les axes dédiés y compris les projets à court terme.
- les itinéraires relativement « apaisés » repérés par la pratique des usagers ou des « balades constructives »⁴.
- les parkings vélos sécurisés et les points d'assistance. L'offre de location de vélos.

■ Inciter les habitants et les clubs d'activités marche ou vélo à la consulter pour l'évaluer et la compléter.

■ Promouvoir ces itinéraires par leur intégration dans les applications telles GPS Google map et Komoot Map, par la publication de photos, de vidéos, voire des séquences de « slow TV »⁵.

► Renforcer l'accompagnement des modes actifs en poursuivant l'implantation d'équipements facilitant leur usage arceaux, station de gonflage mais aussi la pose de porte vélo sur les bus.

► Préparer la promotion des déplacements par modes actifs sur l'actuelle RD 642 entre Hazebrouck et Bailleul, lorsque l'ouverture d'une déviation vers 2027, permettra d'y apaiser la circulation.

³ Une rencontre annuelle en mai, permettrait d'envisager des actions pour la semaine européenne de la mobilité organisée chaque année en septembre.

⁴ En novembre 2011 il avait été proposé dans le cadre de l'ADAV divers trajets dont « *un itinéraire vélo entre Bailleul et Hazebrouck par les petites routes* ». (Erick Roussel, René Fauvergue, Philippe Segard, Gauthier Catteau)

⁵ En 2019 Wéo diffusait la nuit des balades en vélo dans leur intégralité permettant aux téléspectateurs de « vivre » ces parcours

*Le réseau « Hop bus » révolutionne l'offre de transport dans **Cœur de Flandre aggro**. Il est proposé de profiter de sa mise en place pour renforcer l'usage du bus dans le contexte actuel, mais aussi pour préparer la prochaine intégration des lignes Arc-en-Ciel.*

Proposition 3 – Évaluer, pour l'améliorer, l'offre bus.

- Renforcer l'écoute des habitants et des usagers pour préciser leurs besoins.
- Adapter, s'il y a lieu, le réseau Hop bus, et rechercher si le réseau Arc en Ciel permet déjà des dessertes qui seraient peu connues des usagers afin de les promouvoir dès à présent. Détecter les lacunes notamment dans la perspective de l'intégration du réseau Arc en Ciel, circulant sur le territoire, au réseau Hop Bus.
- Diagnostiquer les correspondances actuelles Bus-train. Identifier les « lacunes » nécessitant la recherche de solutions. Anticiper suffisamment tôt les changements d'horaire des TER pour chercher à y adapter celui des bus.
- Rechercher si les réseaux bus voisins peuvent améliorer la desserte des communes situées aux limites administratives, belge ou françaises, de Cœur de Flandre Agglo. Mettre en place ou conforter⁸ leur coordination.

[Cf. Complément 1](#)

[Cf. Complément 2](#)

Proposition 4 – Prendre en compte le changement des habitudes.

- La promotion de l'usage du bus, quel que soit le réseau, doit prendre en compte la difficulté qu'éprouve un usager à changer ses habitudes, en particulier lorsqu'il s'agit de renoncer à sa voiture. En effet, la voiture individuelle lui offre une liberté d'horaire et de destination dans un espace personnel, pour un coût sous estimé car en partie invisible ou oublié.

Cette problématique a été étudiée par plusieurs chercheurs [Cf. Complément 3](#)

Proposition 5 – Valoriser les arrêts de bus.

- Promouvoir les arrêts proches d'un stationnement vélo ou d'autres services.
- Améliorer ce stationnement et ces services lorsqu'ils sont pertinents.
- Expérimenter l'utilisation de certains « arrêts » par diverses formes de mobilités lorsqu'il n'y a pas de passage de bus.

Cette proposition suppose d'approfondir ce concept et les modalités de sa mise en œuvre. [Cf. Complément 4](#)

Proposition 6 – Étudier la mise en place d'arrêts « alternatifs ».

- La trame bleue et verte du Cœur de Flandre prévoit d'alterner l'ouverture et la fermeture au public de certains sites naturels afin de concilier la demande du public et la préservation de ces espaces. Il est proposé de chercher si cet objectif peut être facilité par des arrêts de bus suivant cette alternance.

⁶ Le terme « bus » est retenu par cohérence avec l'usage, même si administrativement, il peut s'agir d'un car.

⁷ En 2027, Hopbus intégrera les lignes Arc-en-ciel de Cœur de Flandre aggro : « Cette nouvelle offre de transport public viendra en complément des lignes Arc-en-ciel existantes qui auront vocation à l'issue de la délégation de service public de la région à réintégrer les lignes de l'agglomération en 2027. » Procès-verbal de la séance du conseil de communauté du mardi 02 avril 2024

⁸ L'actuelle liaison bus Poperinge-Hazebrouck est expérimentale. Elle n'est donc pas encore pérennisée

Le bureau des temps, mis en place en 2002 par Edmond Hervé, alors Maire de Rennes, a depuis été dupliqué par d'autres agglos.

« Les rythmes de vie sont de plus en plus individualisés et diversifiés. Le Bureau des temps a pour mission d'adapter les horaires des services publics et l'organisation temporelle du territoire (aménagement, déplacements...), en prenant mieux en compte les attentes des usagers et la qualité de vie. » <https://metropole.rennes.fr/le-bureau-des-temps>

Il est proposé de prendre en compte cet enjeu.

Proposition 7 – Création d'un bureau régional des temps.

Les différentes formes de décalages horaires (travail et enseignement) permettent un étalement des heures de pointe, limitant ainsi, sans investissement, la congestion des axes routiers. Elles augmentent également l'attractivité des transports en commun en permettant aux usagers d'éviter l'inconfort des trains bondés et de s'adapter aux horaires existants⁹.

[Cf. Complément 5](#)

D'autres problématiques pourraient y être abordées :

- Le télétravail pour faciliter la souplesse horaire ou limiter les déplacements.
- Concilier les déplacements domicile-travail et la conduite des jeunes enfants aux crèches, aux activités scolaires et parascolaires¹⁰.

La prise en compte de la « temporalité » dans la mobilité comporte deux volets :

Un volet local pour l'intégrer dans la stratégie mobilité d'un territoire, et mettre en place les moyens pour l'accompagner, par exemple par des sites de télétravail en particulier près des gares.

Un volet régional justifiant un bureau régional des temps permettant d'élargir la recherche de solutions innovantes, d'associer la participation d'organisations professionnelles et syndicales et en raison de la diversité géographique des établissements concernés.

⁹ Le 8 septembre 2025, au Journal de 13 H de TF1 un reportage a été diffusé sur la mobilité à Rennes. Deux interventions confortaient la proposition 3 en montrant les avantages de l'aménagement des horaires : « *Un déplacement plus rapide et plus confortable* » ; « *Il est : moins cher de modifier les horaire que de renforcer l'offre* »

¹⁰ Certaines collectivités proposent aux parents de commencer leur activité, (par exemple traiter les mails) dans une médiatique, après avoir déposé leurs enfants, pour éviter les heures de pointe.

Il est proposé de profiter de la dynamique du SERM pour répondre à l'attente des usages, mainte fois exprimée, sans attendre une échéance lointaine et incertaine.

Le SERM a vocation à être l'axe directeur d'une mobilité optimisée

Proposition 8 – Participer aux échanges entre les différents SERM.

Ces échanges, organisés par le Cerema¹¹, permettront, par une comparaison entre différents territoires, une meilleure analyse de l'état des lieux, la recherche et la mise en œuvre de solutions.

Proposition 9 – Rechercher des synergies entre les acteurs locaux.

La mise en place du SERM suppose la sensibilisation et la coordination de nombreux acteurs institutionnels, associatifs ou privés, en raison de la diversité des thèmes concernés.

Parmi ces thèmes, ***la valorisation des pôles d'échanges et des gares*** qui en étant le point d'articulation entre les différents réseaux mobilité permettent d'irriguer le territoire.

Cette valorisation nécessite,

Un renforcement de leur attractivité :

- **Fonctionnalité** des échanges modaux (bus, mode actif, voitures...),
- **Accessibilité** aux quais pour les personnes à mobilité plus ou moins réduites
- **Services** sur place ou à proximité (faciliter l'attente ou le travail, commerce, sanitaires...)

Un renforcement de leur desserte :

- **Coordination** des horaires bus-TER¹² (Elle nécessite la mise d'indicateurs pour la mesurer)
- **Facilité** du déplacement par des applications efficaces¹³ et par l'open payment¹⁴
- Dépasser les « frontières » pour optimiser les services mobilité (bus¹⁵, vélos, auto partage)

La mise en place de pôles d'échanges et d'actions facilitant l'intermodalité ne constituent pas une nouveauté. Le SERM est par contre l'occasion de les renforcer et de rechercher des synergies pour renforcer dès à présent leur efficacité.

Proposition 10 – Rédiger un cahier d'acteur.

Ce cahier serait destiné à présenter à la Société des grands travaux, porteur des projets SERM, les préoccupations et propositions du territoire. *Un choix peut être fait entre un cahier d'acteurs du territoire qui suppose de solliciter et de prendre en compte leurs avis et la publication de plusieurs cahiers d'acteur.*

Il pourrait insister sur au moins trois points :

- **Importance spécifique d'Hazebrouck** : Le contact ferroviaire du SERM Haut de France avec l'Audomarois et le Littoral (Boulogne, Calais, Dunkerque) et routier avec Poperinge.

¹¹ Le Cerema, (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) est un établissement public relevant de plusieurs ministères. Il comporte 10 directions territoriales, dont Cerema Hauts-de-France... c'est «un expert technique dans divers domaines (aménagement, transports, infrastructures, risques, bâtiment, environnement...)» Cœur de Flandre agglô y adhère.

¹² Elle nécessite la mise d'indicateurs pour la mesurer)

¹³ Informer mais aussi sécuriser l'usager en localisant les bus et en proposant des alternatives

¹⁴ Open payment : paiement par simple présentation d'une carte bancaire au début et à la fin d'un parcours destiné au départ aux occasionnels chaque étape . Cf. Complément 7

¹⁵ Par exemple leper-Armentières (frontière franco-belge) et Nieppe-Armentières (frontière franco-française)

- **Améliorer dès maintenant ce qui peut l'être** : La première phase de concertation a mis en évidence une forte attente des usagers pour une offre ferroviaire plus attractive : des horaires adaptés, une meilleure fiabilité et un confort accru. Il est donc essentiel d'agir dès que possible, pour répondre à cette demande régulièrement exprimée.

Pourquoi ne pas expérimenter dès à présent de nouvelles procédures et de nouveaux équipements, en s'appuyant sur les centres de recherche ferroviaire des Hauts-de-France ? Ces derniers pourraient ainsi tester leurs innovations en conditions réelles, tout en contribuant à une amélioration rapide et concrète du quotidien des usagers. [Cf. Complément 6](#)

- **Écoute permanente des usagers** : Le forum mis en place par la Société des Grands Travaux lors de la première phase de consultation a permis aux usagers de s'exprimer et, parfois, de débattre entre eux. Sa pérennisation, y compris en dehors des périodes de concertation, favoriserait une écoute continue et indispensable des usagers. Il est à noter que l'organisateur du site ne s'exprime pas sur le forum, ce qui lui évite d'avoir à intervenir sur chaque contribution.

RENFORCER L'ECOUTE ET L'IMPLICATION DES HABITANTS

Il est proposé de profiter de renforcer l'indispensable expression des habitants et des usagers et l'intelligence collective en matière de mobilité.

Proposition 11 – Expérimenter un forum d'expression « mobilité »

- Permettre aux habitants d'exprimer leurs observations,¹⁶ besoins, suggestions, et ainsi mieux appréhender la diversité de la mobilité. [Cf. Complément 8](#)
- Rappeler aux contributeurs de ce forum, les documents proposés en libre consultation par le Cerema¹¹ et faciliter leur accès, pour enrichir leurs interventions et donc la réflexion locale.

Les modalités pratiques restent à préciser. C'est ainsi qu'il pourrait être mis en place soit au niveau local, soit au niveau régional, par exemple en élargissement et en pérennisant le forum mis en place pour le SERM ?

¹⁶ Deux exemples : Lors des travaux du CODEV, ont été signalés le danger lié au stationnement des camions près du bowling d'Hazebrouck ou la circulation des modes actifs sur le CD 947 à Nieppe.

AUTRES THÉMATIQUES

En complément des onze propositions précédentes d'autres thèmes ont été traités plus sommairement et ont donné lieu à quelques observations ou suggestions

COVOITURAGE ET AUTOPARTAGE

- Rappeler et promouvoir les dispositifs déjà en place.
- Intégrer une fonction covoiturage/autopartage à l'application HopBus, en lien avec des dispositifs déjà en place.
- Chercher des indicateurs et organiser l'écoute des usagers.
- Suivre, avec l'aide du Cerema¹⁷, les innovations et les pratiques d'autres territoires..

Covoiturage

- Elargir autant que possible le recensement des aires de covoiturage « officiels » aux sites mis en place par les grandes surfaces ou utilisés spontanément par les habitants.
- Évaluer les sites informels de covoiturage¹⁷ pour préciser leur importance, leurs caractéristiques et les pistes d'aménagement souhaitable et envisageable.
- Évaluer l'accessibilité des sites de covoiturage par les modes alternatifs (marche, vélo, transports en commun) ainsi que les services disponibles, dont les bornes de recharge.

Autopartage

- Rechercher et faire connaître des expériences d'autopartage afin qu'elles puissent inspirer leur imitation en cœur de Flandre, en particulier par des initiatives citoyennes.
- Étudier le potentiel de partage des véhicules stationnés dans les pôles d'échanges.

TAXIS

Observer avec l'aide du Cerema¹⁷ leur utilisation dans d'autres territoires.

Organiser des échanges avec les professionnels concernés afin de mieux définir le rôle des taxis dans l'offre de mobilité.

VALORISER LES PLANS DE MOBILITÉ EMPLOYEUR (PDME)

Ces plans ne sont obligatoires que pour les entreprises de 50 salariés et plus, situées dans une agglomération de plus de 100 000 habitants. Cependant, des entreprises et des employeurs non concernés pourraient également adopter volontairement cette démarche afin d'aider leurs salariés à optimiser leurs déplacements et à en réduire l'impact environnemental. Des employeurs voisins pourraient aussi collaborer pour partager des solutions de mobilité ou mutualiser l'expression de leurs besoins. (Peut-on envisager que les salariés d'un artisan s'intègrent dans un PDME voisin ?)

Pour la mise en œuvre voir, entre autre, la CCI et le Réseau Alliances qui organisent des actions vers les entreprises.

¹⁷ Un exemple : le parking du bowling d'Hazebrouck

MOBILITÉ SOLIDAIRE

Ce thème concerne les publics qui, en raison de leur revenu, de leur âge, de leur santé ou pour d'autres raisons, ne peuvent pas utiliser une voiture individuelle et se retrouvent ainsi « assignés à résidence » ou obligé de subir des parcours longs et compliqués, faute d'un transport en commun adapté à leurs besoins.

Le manque de fiabilité de l'offre TER aggrave cette situation : lors d'un webinaire sur l'insertion professionnelle¹⁸ une participante a évoqué le préjudice que constituait pour certains jeunes salariés ou stagiaires le trop grand nombre de retards résultant de défaillances répétées des transports en commun. On rapporte également les retards répétés à des cours lorsque la discipline choisie est loin de son domicile.

L'objectif est de leur permettre de se déplacer, plus facilement de manière aussi décarbonée que possible. Une grande partie de la solution passe par l'amélioration de l'offre des mobilités partagées (dont les transports en commun) et des modes actifs. Mais la nature et la diversité de ce public implique des actions spécifiques. D'où des programmes comme les « plans d'actions communs » (PAMS) par lesquels « La Région s'engage pour la mobilité solidaire ». Pour traiter ce thème, il serait nécessaire de connaître l'implication de Cœur de Flandre agglo dans ce dispositif et les différents acteurs intervenant déjà sur le territoire.

INNOVATIONS ET MOBILITÉ

Assurer une veille sur l'innovations liées à la mobilité avec l'aide du Cerema bserver les innovations [Cf. Complément 8](#)

ÉVALUATION DES DISPOSITIFS D'INCITATION À L'ÉCOMOBILITÉ

En cœur de Flandre, ces dispositifs sont-ils connus, utilisés et adaptés à leurs destinataires ? Les employeurs en font-ils la promotion auprès de leurs salariés ?

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Il faut distinguer les livraisons entre entreprises et les échanges impliquant des particuliers, notamment dans le cadre du commerce en ligne.

Le transport de fret peut être assuré par différents modes, parfois combinés : routier, ferroviaire, fluvial ou maritime. Toutefois, le territoire de Cœur de Flandre Agglo ne disposant plus d'équipements publics ou privés permettant d'y accéder directement, leur utilisation dépend de leur accessibilité via le réseau routier.

Sur ce territoire, le bilan énergétique du transport routier ne peut donc être amélioré qu'en agissant sur la motorisation des véhicules, l'adaptation de leur taille et la mutualisation du fret afin d'optimiser les chargements. Ces leviers relèvent de la compétence des entreprises et de leurs organisations professionnelles. Cœur de Flandre Agglo peut cependant jouer un rôle en promouvant ces pratiques, notamment en partenariat avec des organismes tels que la CCI.

Remarque sur La Lys

La fonction « transport » de la Lys a pratiquement disparu, principalement en raison de l'insuffisance de son gabarit. Puisqu'il n'est pas envisageable de l'agrandir, il serait pertinent de suivre les différentes initiatives, au moins en Europe, visant à tenter de redévelopper le fret sur les petits cours d'eau à moyen et petit gabarit.

En France ces petites voies d'eau représentent 78% du réseau fluvial (6.600 km sur 8.500). Le retour du fret permettrait donc à un grand nombre de territoires de bénéficier d'une desserte fluviale pour le transport de marchandise en lien avec le développement actuel du réseau à grand gabarit (Canal Seine-Nord).

Ce trafic justifierait et faciliterait l'entretien de ce réseau, essentiel pour le tourisme fluvial l'efficacité hydraulique et la gestion des milieux naturels. Ces nombreux enjeux justifient de poursuivre une veilles permanente sur les recherches et les actions relatives à un fret fluvial « tout gabarit »

Pour la Lys, cette réflexion devrait se situer dans le cadre du **Pôle métropolitain des Flandres**, car elle concerne à la fois Cœur de Flandre Agglo et la Communauté de communes Flandre-Lys.

¹⁸ Webinaire du 29 avril 2025, sur le thème : « Mobilité et insertion professionnelle – Accompagner le changement vers des solutions écomobiles ». Organisé par le CREM (Centre Ressource Régional en Écomobilité – co-animé par les associations ADAV et Droit au Vélo).

Complément 1 : LES CORRESPONDANCES BUS-TER

Complément 2 : LES RESEAUX DE BUS VOISINS

- L'exemple de Nieppe.
- Les bassins de mobilité : des lignes de bus sans frontières administratives.

Complément 3 : PROMOUVOIR L'USAGE DU BUS

- Actions proposées
- Contribution des sciences humaines pour inciter les usagers à changer de modes de transport.

Complément 4 : DE L'ARRÊT DE BUS À L'ARRÊT MOBILITÉ

- Objectif et descriptif.
- Exemple d'arrêts non-bus.

Complément 5 : ECOBONUS

- Action de la MEL illustrant la thématique « Mobilité et temporalité ».

Complément 6 : SERM - SERVICE EXPRESS RÉGIONAL MÉTROPOLITAIN

- Le SERM Hauts-de-France.
- L'échange d'expériences entre les SERM (Rôle du CEREMA).
- Exemples d'innovations ou d'expérimentations qui pourraient être prises en compte.

Complément 7 : L'OPEN PAYMENT

- L'« open payment », c'est à dire la carte bancaire utilisée comme titre de transport, facilite l'accès au transport public payant et simplifie l'intermodalité.

Complément 8 : FORUM MOBILITÉ

- Proposition pour écouter les habitants pour une mobilité efficace.

Complément 9 : INNOVATIONS

- Exemples d'innovations illustrant leur diversité, l'intérêt de les suivre d'analyser les réussites et les échecs pour tenter de repérer celles qui pourraient être une opportunité pour le territoire.



Annexe documentaire 1 : «La toile de la mobilité » (Agur)

Présentation, pour information, d'un « schéma des interactions entre les générateurs de trafic et les infrastructures de transport » proposé par l'Agur.

Annexe documentaire 2 : Hoppin « L'accessibilité de base » en Flandre (Vlaams Gewest)

Présentation, pour information, du nouveau modèle de transport des autorités flamandes.

LES CORRESPONDANCES BUS-TER

Les correspondances « Bus-TER » permettent d'articuler ces deux réseaux afin de mieux développer des alternatives à la voiture. Elles constituent donc l'une des clefs d'une mobilité durable. Pour les améliorer il est proposé une démarche en quatre étapes.

1. Un diagnostic de la « qualité des correspondances » dans chaque gare

Ce diagnostic porterait sur :

- Les **modalités de passage** d'un mode à l'autre (signalétique, sécurité, billettique, applications accompagnant l'utilisateur, etc.) ;
- Les **conditions d'attente** (confort, services divers, abris, informations en temps réel...) ;
- Les **pratiques et les attentes exprimées** par les usagers (sur les réseaux sociaux dans la presse etc.), ainsi que les observations recueillies auprès des chauffeurs de bus concernés.
- L'**analyse des horaires**¹.

Lorsque les bus sont fréquents, la correspondance avec le TER ne nécessite pas une connaissance des horaires, comme c'est le cas pour le métro. Il suffit à l'utilisateur de connaître les heures de la première et de la dernière course.

En revanche, lorsque l'intervalle entre deux passages de bus dépasse un « certain seuil » (par exemple 15 ou 30 minutes ?), la coordination des horaires devient nécessaire afin de limiter le temps d'attente lors des correspondances.

On peut estimer le temps idéal à environ dix minutes, marge de sécurité incluse. Toutefois, il varie selon les caractéristiques de la gare et le profil des usagers. Il faut également prendre en compte le temps d'attente maximum qu'un usager accepte. Ce temps dépend du contexte (confort, accès à des sanitaires, possibilités d'activités...). Cette tolérance n'est pas la même selon qu'il s'agisse d'un déplacement régulier ou exceptionnel.

2. Analyse du diagnostic par les acteurs concernés

Le diagnostic constitue un état des lieux qui doit être interprété et complété par les acteurs de la mobilité géographiquement concernés : élus, techniciens, mais aussi principaux générateurs de mobilité (entreprises, établissements scolaires, etc.).

Les usagers et les habitants devraient également pouvoir participer à cette démarche à travers des réunions publiques, ou par le biais de dispositifs existants (presse, réseaux sociaux...) ou à créer. (Cf. **Proposition 11** – Forum mobilité) .

Cette démarche pourrait également impliquer le comité des partenaires mis en place en juin 2024 par Cœur de Flandre agglomération dans le cadre de sa compétence mobilité.

¹ Ce paragraphe devrait être complété par un point sur le suivi actuel de la « cohérence » des horaires par les élus et techniciens concernés et sur la publication des résultats.

3. Recherche de solutions (éventuelles)

Le diagnostic, enrichi par le débat, mettra en évidence les lacunes. Elles devront être rapprochées de la demande actuelle ou potentielle, afin d'identifier les situations justifiant la recherche de solutions ².

- Soit, lorsque la demande le justifie, par une adaptation de l'offre de bus aux horaires des trains, en proposant des « *bus fléchés TER* », garantissant une correspondance.

Pour Bailleul et Hazebrouck³, les TER « Krono » méritent une attention particulière car ils sont les plus rapides pour rejoindre les grandes gares.

- Soit, lorsque la demande est rare et/ou aléatoire, la mise en place d'un service alternatif.

Selon les gares il pourrait s'agir de taxis, de covoiturage, d'auto stop organisé⁴, voire d'autopartage. Il pourrait aussi être étudié, dans certaine situation un léger décalage, ponctuel, de l'horaire d'un bus ⁵

- Promouvoir la « souplesse horaire » (Cf. proposition 7) qui permettrait à un plus grand nombre d'usagers de s'adapter à l'offre en place.

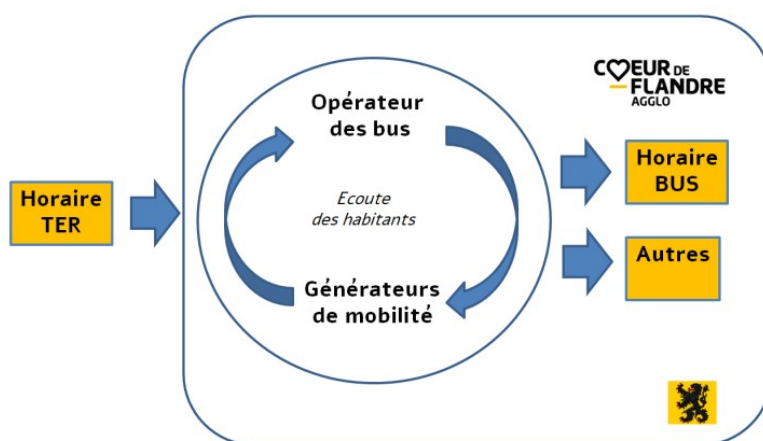
NB S'assurer que les chauffeurs de bus aient connaissance des horaires TER des gares qu'ils desservent.

4. Anticiper

Toutes les modifications des horaires des TER doivent être diffusées le plus tôt possible avant leur mise en œuvre, afin que chacun ait le temps de s'y adapter.

Cette anticipation est particulièrement importante pour permettre à Cœur de Flandre agglo de chercher à adapter les horaires de son réseau de bus. Réseau qui sera étendu en 2027 aux « bus » Arc en ciel desservant l'agglo.

Cette adaptation devrait donner lieu aux mêmes échanges et concertations que ceux proposés aux étapes précédentes.



² Ces solutions doivent prendre en compte les horaires publiés des TER car ils résultent de nombreuses contraintes qui ne permettent pas de les modifier.

³ La gare d'Armentières n'est pas citée car elle est située sur le territoire de la MEL.

⁴ On note que dans de nombreuses gares, l'arrêt des trains s'accompagne d'une fermeture du passage à niveau et donc de l'arrêt des automobilistes. Cette situation pourrait favoriser le covoiturage ou l'auto stop organisé à la hauteur de ces gares pour les usagers du TER.

⁵ Pourraient-elles être organisées dans le cadre du service transport à la demande d'Hop Bus ?

Un exemple de correspondances « Bus - TER » « Gare de Nieppe » octobre 2025

Faute d'informations, cette analyse se limite à rapprocher les horaires.

On ne dispose pas, pour l'instant, d'informations objectives sur les usagers, permettant de préciser si une correspondance est utilisée ou si une absence de correspondance est pénalisante.

Caractéristiques de la gare

- La gare de Nieppe est desservie par

Des TER « Citi »⁶

21 dans le sens Hazebrouck-Lille

20 dans le sens Lille Hazebrouck

La navette de Nieppe (Hop Bus)

15 arrivées

15 départs

Les bus (autocars) de la ligne 913 « Arc en Ciel » de la Région

4 dans le sens Armentières - Merville

4 dans le sens Merville – Armentières

- Le temps **de passage** d'un mode à l'autre y est très réduit (1 minute 20) mais la fermeture du passage à niveau pendant l'arrêt du train doit être prise en compte, car elle empêche de traverser les voies à ce moment.
- Le **temps d'attente acceptable** est limité, car les usagers ne disposent que d'un petit abri sur chaque quai. Aucun service ou activité ne leur est proposé ni sur le site ni à proximité, à l'exception d'une « boîte à livres » mis en place par la mairie et de casiers amazon.

Correspondances⁷

- L'heure du TER correspond à son départ de la gare. Il arrive, en théorie, une minute avant.
- Les TER avec un changement de train, proposé par SNCF connect, n'ont pas été repris.



<https://www.ilevia.fr/boutique/titres-tout-public>

SNCF connect propose parfois de prendre un TER Citi (C70) qui s'arrête à Nieppe pour embarquer, selon la direction, à Bailleul, ou à Armentières dans un TER Krono (K70).. Ces voyages n'ont pas été repris car le parcours est plus cher et plus long. Ce temps varie selon la durée de la correspondance. Il est plus simple et plus économique d'éviter ces solutions en prenant, si possible, un TER directement à Armentières ou à Bailleul.

Pour rejoindre Lille, la gare d'Armentières propose **21 TER Citi** et **27 TER Krono** qui rejoignent Lille en 14 minutes au lieu de 25 minutes pour Nieppe-Lille. Le tarif plein est de 5€30 au lieu de 6€00⁸, voire pour un ticket Ilévia valable une heure. Ce titre peut être acheté au distributeur Ilévia, situé aux arrêts bus devant la gare d'Armentières. Il doit être composté en gare.

Les temps de correspondance supérieurs à 30 minutes n'ont pas été retenus, en raison des conditions de l'attente et des distances. Au lieu d'attendre 30 minutes la plus part des usagers peuvent préférer marcher si leur destination est proche (La mairie de Nieppe est à 1,2 Km de la gare, soit 15 minutes à pied.)

⁶ Les TER Citi diffèrent des TER Krono qui ne desservent que Lille, Armentières, Bailleul, Hazebrouck....

⁷ Sources précisées à la fin de cette analyse pour permettre d'en vérifier les résultats.

⁸ Selon SNCF connect consulté le 20/10/2025.

Correspondances avec la navette (HopBus)

La navette de Nieppe parcourt une boucle dans un seul sens. Elle marque une pause d'environ 20 minutes à la gare. C'est pourquoi il faut distinguer ses 15 départs de la gare et ses 15 arrivées à la gare.

De la navette au TER...

Navette		TER vers	Navette		TER vers
Arrivée	Attente	Lille	Arrivée	Attente	Hazebrouck
		5:09			6:48
		6:12	7:07	0:10	7:17
		6:42			7:48
7:07	0:12	7:19	8:09	0:08	8:17
		7:42			8:48
8:09	0:10	8:19	8:54		
		8:42	9:37	0:11	9:48
8:54	0:18	9:12	10:22	0:26	10:48
9:37	0:05	9:42	11:24		
10:22			12:24	0:23	12:47
11:24	0:18	11:42	13:24	0:24	13:48
12:24	0:18	12:42	14:24	0:24	14:48
13:24	0:18	13:42	15:22		16:17
14:24	0:18	14:42	16:22	0:26	16:48
15:22		16:12	17:09	0:08	17:17
16:22					17:43
17:09	0:03	17:12	17:54	0:23	18:17
		17:42	18:39	0:04	18:43
17:54	0:18	18:12			19:17
18:39	0:03	18:42	19:24	0:24	19:48
		19:12			20:17
19:24	0:18	19:42			20:48
		20:12			

Du TER à la navette

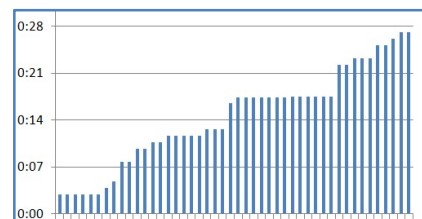
TER venant		Navette	TER venant		Navette
d'Hazebrouck	Attente	Départ	de Lille	Attente	Départ
5:09			6:48		6:45
6:12			7:17	0:28	7:45
6:42	0:03	6:45	7:48		
7:19			8:17	0:13	8:30
7:42	0:03	7:45	8:48	0:27	9:15
8:19	0:11	8:30	9:48	0:12	10:00
8:42			10:48	0:12	11:00
9:12	0:03	9:15			12:00
9:42	0:18	10:00	12:47	0:13	13:00
		11:00	13:48	0:12	14:00
11:42	0:18	12:00	14:48	0:12	15:00
12:42	0:18	13:00			16:00
13:42	0:18	14:00	16:17	0:28	16:45
14:42	0:18	15:00	16:48		
		16:00	17:17	0:13	17:30
16:12		16:45	17:43		18:15
17:12	0:18	17:30	18:17		
17:42			18:43	0:17	19:00
18:12	0:03	18:15	19:17		
18:42	0:18	19:00	19:48		
19:12			20:17		
19:42			20:48		
20:12					

La plupart des navettes permettent une correspondance avec un TER en moins de 30 minutes. (de 3 à 28 minutes).

Le temps le plus court est de 3 minutes. Il est suffisant car il ne faut qu'un peu plus d'une minute pour relier l'arrêt de bus et le quai, mais il est limite en cas d'imprévu.

Au-delà de 15 minutes l'attente commence à être dissuasive.

NB Une navette part à 6H45 alors qu'un TER venant de Lille arrive à 6H48.



Gare de Nieppe
Temps de correspondance

Correspondances avec la ligne 916 (Région Hauts-de-France – Arc en Ciel) (Armentières, Nieppe, Steenwerck, Estaires, Neuf Berquin, Merville).

Du bus au TER...



916 Armentières vers Merville

916		TER vers	916		TER vers
Arrivée	Attente	Lille	Arrivée	Attente	Hazebrouck
		5:09			6:48
		6:12			7:17
		6:42			7:48
		7:19	8:03	0:14	8:17
		7:42			8:48
8:03	0:16	8:19			9:48
		8:42			10:48
		9:12			12:47
		9:42	12:53		13:48
		11:42			14:48
		12:42	15:33		16:17
12:53		13:42			16:48
		14:42			17:17
15:33		16:12			17:43
		17:12			18:17
		17:42	18:23	0:20	18:43
		18:12			19:17
18:23	0:19	18:42			19:48
		19:12			20:17
		19:42			20:48
		20:12			

Du bus au TER...

TER venant		916	TER venant		916
d'Hazebrouck	Attente	Départ	de Lille	Attente	Départ
5:09			6:48		
6:12			7:17		
6:42			7:48	0:15	8:03
7:19			8:17		
7:42	0:27	8:09	8:48		
8:19			9:48		
8:42			10:48		
9:12			12:47	0:06	12:53
9:42			13:48		
11:42			14:48		15:23
12:42	0:11	12:53	16:17		
13:42			16:48		
14:42		15:33	17:17		
16:12			17:43		
17:12			18:17	0:06	18:23
17:42			18:43		
18:12	0:11	18:23	19:17		
18:42			19:48		
19:12			20:17		
19:42			20:48		
20:12					

Du bus au TER...



916 Merville vers Armentières

916		TER vers	916		TER vers
Arrivée	Attente	Lille	Arrivée	Attente	Hazebrouck
		5:09			6:48
		6:12	7:14	0:03	7:17
		6:42			7:48
7:14	0:05	7:19			8:17
		7:42			8:48
		8:19	9:39	0:09	9:48
		8:42			10:48
		9:12			12:47
9:39	0:03	9:42			13:48
		11:42	14:19	0:29	14:48
		12:42			16:17
		13:42			16:48
14:19	0:23	14:42			17:17
		16:12	17:34	0:09	17:43
		17:12			18:17
17:34	0:08	17:42			18:43
		18:12			19:17
		18:42			19:48
		19:12			20:17
		19:42			20:48
		20:12			

Du TER au bus...

TER venant		916	TER venant		916
d'Hazebrouck	Attente	Départ	de Lille	Attente	Départ
5:09			6:48	0:26	7:14
6:12			7:17		
6:42		7:14	7:48		
7:19			8:17		
7:42			8:48		9:39
8:19			9:48		
8:42			10:48		
9:12	0:27	9:39	12:47		
9:42			13:48		14:19
11:42			14:48		
12:42			16:17		
13:42		14:19	16:48		
14:42			17:17	0:17	17:34
16:12			17:43		
17:12	0:22	17:34	18:17		
17:42			18:43		
18:12			19:17		
18:42			19:48		
19:12			20:17		
19:42			20:48		
20:12					

Entre le centre de Nieppe et la gare, les horaires sont souvent proches de ceux de la navette, pour un même parcours, par exemple 7H14 et 7H19.

Il en est de même dans le sens inverse, mais le trajet des deux bus n'est pas identique.

Sources

HAZEBROUCK > LILLE

KRONO K70 K71 CITI C70

Ces horaires sont donnés sous réserve de modification
Les horaires communiqués dans cette fiche ne tiennent pas compte des éventuelles modifications liées aux travaux ou perturbations. Pour connaître les horaires actualisés, consultez le site TER Hauts-de-France, SNCF Connect ou toute autre application de mobilité.

HORAIRES THÉORIQUES DU 25 AOÛT AU 13 DÉCEMBRE 2025

Version du 30 juin 2025

Lundi à vendredi

N° de ligne	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	
	C70	K70	C70	K71	C70	K70	K71	C70	K71	C70	K70	K71	C70	K71	C70	K70	C70	K71	C70	K70	K71	C70	K70	K71	
Provence	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	
	Dunkerque	Dunkerque	Dunkerque	Calais	Dunkerque	Dunkerque	St-Omer	Calais	Dunkerque	St-Omer	Dunkerque	St-Omer	Dunkerque	Calais	Dunkerque	Dunkerque	Calais	Dunkerque	Dunkerque	Dunkerque	Calais	Dunkerque	Dunkerque	Calais	
	HAZEBROUCK	04 51	05 46	05 51	06 14	06 21	06 46	06 53	06 58	07 15	07 21	07 46	07 53	07 58	08 15	08 21	08 46	08 51	09 15	09 21	09 46	11 16	11 21	11 46	12 15
	Strazelle	05 01	05 57	06 04	06 25	06 34	06 57	07 04	07 11	07 25	07 34	07 57	08 04	08 11	08 25	08 34	08 57	09 04	09 25	09 34	09 57	11 25	11 34	11 57	12 25
	Bailleul	05 05		06 08		06 38		07 04	07 15	07 38			08 11	08 25	08 38		09 08		09 38			11 38			
	Steenwerck	05 09		06 12		06 42		07 19	07 23	07 38			08 19	08 23	08 38		09 12		09 42			11 42			
	Nieppe	05 13	06 06	06 17	06 33	06 47	07 06	07 13	07 23	07 33	07 47	08 06	08 13	08 23	08 33	08 47	09 06	09 17	09 33	09 47	10 06	11 33	11 47	12 06	12 33
	• ARMENTIÈRES			06 23		06 53		07 29	07 38	07 58	08 01	08 20	08 28	08 33	08 53	09 01	09 23	09 33	09 53	09 58	10 01	11 53	12 01		
	• Pérenchies			06 28		07 01		07 34	07 37	07 58	08 01	08 20	08 28	08 33	08 53	09 01	09 23	09 33	09 58	10 01	10 20	11 47	12 07	12 20	12 47
	• St-André																								
• La Madeleine																									
• LILLE FLANDRES	05 27	06 20	06 37	06 47	07 07	07 20	07 28	07 43	07 47	08 07	08 20	08 28	08 43	08 47	09 07	09 20	09 37	09 47	10 07	10 20	11 47	12 07	12 20	12 47	
N° DE CIRCULATION	844140	844900	844310	844810	844102	844902	844800	844104	844812	844106	844904	844802	844108	844814	844110	844906	844112	844816	844114	844908	844818	844116	844948	844820	
N° de ligne	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	
	C70	C70	C70	K71	K70	C70	K71	K70	C70	K71	C70	K70	C70	K71	C70	K70	C70	K71	C70	K70	K71	C70	K70	K71	
Provence	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	L&V	
	Dunkerque	Dunkerque	Dunkerque	Calais	Dunkerque	Dunkerque	Calais	Dunkerque	Calais	Dunkerque	Calais	Dunkerque	Calais	Dunkerque	Calais	Dunkerque	Calais	Dunkerque	Calais	Dunkerque	Dunkerque	Calais	Dunkerque	Calais	
	HAZEBROUCK	12 21	13 21	14 21	15 15	15 46	15 51	16 15	16 46	16 51	17 15	17 21	17 47	17 51	18 15	18 21	18 46	18 51	19 15	19 21	19 46	19 51	20 15	20 46	21 15
	Strazelle	12 27	13 27	14 27		15 57		16 57		17 57		18 57		19 57		20 57		21 57		22 57		23 57		24 57	
	Bailleul	12 34	13 34	14 34	15 25	15 57	16 04	16 26	16 57	17 04	17 25	17 34	17 57	18 04	18 25	18 34	18 57	19 04	19 25	19 34	19 57	20 04	20 25	20 57	21 25
	Steenwerck	12 38	13 38	14 38		16 08		17 08		18 08		19 08		20 08		21 08		22 08		23 08		24 08		25 08	
	Nieppe	12 42	13 42	14 42		16 12		17 12		18 12		19 12		20 12		21 12		22 12		23 12		24 12		25 12	
	• ARMENTIÈRES	12 47	13 47	14 47	15 33	16 06	16 17	16 33	17 06	17 17	17 33	17 47	18 05	18 17	18 33	18 47	19 06	19 17	19 33	19 47	20 06	20 17	20 33	21 06	21 33
	• Pérenchies	12 53	13 53	14 53		16 23		17 23		18 23		19 23		20 23		21 23		22 23		23 23		24 23		25 23	
	• St-André	12 58	13 58	14 58		16 28		17 28		18 28		19 28		20 28		21 28		22 28		23 28		24 28		25 28	
• La Madeleine	13 01	14 01	15 01		17 01		18 01		19 01		20 01		21 01		22 01		23 01		24 01		25 01		26 01		
• LILLE FLANDRES	13 07	14 07	15 07	15 47	16 20	16 31	16 47	17 20	17 37	17 47	18 07	18 20	18 37	18 47	19 07	19 20	19 37	19 47	20 07	20 20	20 37	20 47	21 20	21 47	
N° DE CIRCULATION	844118	844120	844122	844822	844912	844124	844824	844914	844126	844826	844128	844916	844130	844828	844132	844918	844134	844830	844136	844920	844138	844832	844922	844834	

LILLE > HAZEBROUCK

KRONO K70 K71 CITI C70

Ces horaires sont donnés sous réserve de modification
Les horaires communiqués dans cette fiche ne tiennent pas compte des éventuelles modifications liées aux travaux ou perturbations. Pour connaître les horaires actualisés, consultez le site TER Hauts-de-France, SNCF Connect ou toute autre application de mobilité.

HORAIRES THÉORIQUES DU 25 AOÛT AU 13 DÉCEMBRE 2025

Version du 30 juin 2025

Lundi à vendredi

	TER K70	TER K71	TER C70	TER K70	TER C70	TER K71	TER C70	TER K70	TER C70	TER K71	TER C70	TER K70	TER K71	TER C70	TER K70	TER K71	TER C70	TER K70	TER C70	TER K70	TER C70	TER K70	TER C70	
N° de ligne	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	
•LILLE FLANDRES	05 40	06 13	06 23	06 40	06 53	07 13	07 23	07 40	07 53	08 13	08 23	08 40	09 13	09 23	09 40	10 13	10 23	12 13	12 23	12 40	13 23	13 40	14 13	14 23
•La Madeleine			06 29		06 59		07 29		07 59		08 29		09 29		09 59		10 29		12 29		13 29		14 29	
•St-André			06 33		07 02		07 33		08 03		08 33		09 33		10 33		10 33		12 32		13 33		14 33	
•Pérenchies			06 38		07 07		07 38		08 07		08 38		09 38		10 38		10 38		12 37		13 38		14 38	
•ARMENTIÈRES	05 54	06 28	06 44	06 54	07 13	07 28	07 44	07 54	08 13	08 28	08 44	08 54	09 28	09 44	09 54	10 29	10 44	12 28	12 43	12 54	13 44	13 54	14 28	14 44
Nieppe			06 48		07 17		07 48		08 17		08 48		09 48		10 48		10 48		12 47		13 48		14 48	
Steenwerck			06 52		07 21		07 52		08 21		08 52		09 52		10 52		10 52		12 51		13 52		14 52	
Bailleul	06 03	06 37	06 57	07 03	07 26	07 37	07 57	08 03	08 26	08 37	08 57	09 03	09 37	09 57	10 03	10 37	10 57	12 37	12 55	13 03	13 57	14 03	14 37	14 57
Strazeele			07 03		07 32		08 03		08 32		09 03		09 37		10 03		11 03		13 02		14 03		15 03	
HAZEBROUCK	06 13	06 46	07 09	07 14	07 39	07 46	08 09	08 14	08 39	08 46	09 09	09 14	09 46	10 09	10 14	10 46	11 09	12 46	13 08	13 12	14 09	14 14	14 46	15 09
Destination	Dunkerque	Calais	Dunkerque	Calais	Dunkerque	Calais	Dunkerque	Calais	Dunkerque	Calais	Dunkerque	Calais	Dunkerque	Calais	Dunkerque	Calais	Dunkerque	Calais	Dunkerque	Calais	Dunkerque	Calais	Dunkerque	Calais
N° DE CIRCULATION	844947	844811	844103	844901	844105	844813	844107	844903	844109	844815	844111	844905	844817	844113	844907	844819	844115	844821	844117	844909	844119	844823	844121	844913
	TER C70	TER K71	TER C70	TER K70	TER C70	TER K71	TER C70	TER K70	TER C70	TER K71	TER C70	TER K70	TER K71	TER C70	TER K70	TER K71	TER C70	TER K70	TER C70	TER K71	TER C70	TER K70	TER K71	
N° de ligne	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	
•LILLE FLANDRES	15 53	16 13	16 23	16 40	16 53	17 13	17 19	17 32	17 40	17 53	18 13	18 19	18 32	18 40	18 53	19 13	19 23	19 40	19 53	20 13	20 23	20 40	21 13	
•La Madeleine	15 59		16 29		16 59		17 25		17 59		18 25		18 59		19 29		19 59		20 29		20 59		21 29	
•St-André	16 02		16 33		17 02		17 28		18 02		18 28		19 02		19 33		20 02		20 33		21 03		21 33	
•Pérenchies	16 07		16 38		17 07		17 33		18 07		18 33		19 07		19 38		20 07		20 38		21 08		21 38	
•ARMENTIÈRES	16 13	16 28	16 44	16 54	17 13	17 28	17 39	17 47	17 54	18 13	18 28	18 39	18 47	18 54	19 13	19 28	19 44	19 54	20 13	20 28	20 44	20 54	21 28	
Nieppe	16 17		16 48		17 17		17 43		18 17		18 43		19 17		19 48		20 17		20 48		21 17		21 48	
Steenwerck	16 21		16 52		17 21		17 47		18 21		18 47		19 21		19 52		20 21		20 52		21 21		21 52	
Bailleul	16 26	16 37	16 57	17 03	17 26	17 37	17 51	17 57	18 03	18 26	18 37	18 51	18 57	19 03	19 26	19 37	19 57	20 03	20 26	20 37	20 57	21 03	21 37	
Strazeele	16 32		17 03		17 32		17 58		18 32		18 58		19 32		20 03		20 32		21 03		21 32		22 03	
HAZEBROUCK	16 39	16 46	17 09	17 14	17 39	17 46	18 04	18 07	18 14	18 39	18 46	19 04	19 07	19 14	19 39	19 46	20 09	20 14	20 39	20 46	21 09	21 13	21 46	
Destination	Dunkerque	Calais	Dunkerque	Calais	Dunkerque	Calais	Strazeele	Dunkerque	Calais	Strazeele	Dunkerque	Calais	Dunkerque	Calais	Dunkerque	Calais	Dunkerque	Calais	Dunkerque	Calais	Dunkerque	Calais	Dunkerque	
N° DE CIRCULATION	844123	844825	844125	844915	844127	844827	844129	844801	844917	844131	844829	844133	844803	844919	844135	844831	844137	844921	844139	844833	844141	844923	844835	

https://ter-fiches-horaires.sncf.fr/publish/FH_Lille_Hazebrouck_horaires_theoriques_du_25_aout_au_13_decembre_2025.pdf

Réseau d'autocars des Hauts-de-France Secteur Nord - Périmètre Flandres



Validité du 01/09/2025 au 31/08/2026	Course N° Jours de circulation	Période scolaire (PS) Vacances scolaires (VS)	10 20 30 40			
			LMaMe LMaMe LMaMe LMaMe			
			JVS JVS JVS JVS			
MERVILLE	Lotissement		06h35	09h00	13h40	16h55
MERVILLE	Place	▲	06h36	09h01	13h41	16h56
MERVILLE	Les Jardins		06h39	09h04	13h44	16h59
NEUF BERQUIN	Zone de loisirs		06h42	09h07	13h47	17h02
NEUF BERQUIN	Centre	▲	06h43	09h08	13h48	17h03
NEUF BERQUIN	Rue de Montigny		06h44	09h09	13h49	17h04
ESTAIRES	Pont de la Trompe		06h47	09h12	13h52	17h07
ESTAIRES	Lycée et LP Val de Lys		06h49	09h14	13h54	17h09
ESTAIRES	Eglise	▲	06h53	09h18	13h58	17h13
ESTAIRES	Place Blanquart		06h54	09h19	13h59	17h14
ESTAIRES	Les Verliers		06h57	09h22	14h02	17h17
STEENWERCK	Rue de la Lys		07h01	09h26	14h06	17h21
STEENWERCK	La Croix du Bac	▲	07h03	09h28	14h08	17h23
NIEPPE	Centre Commercial		07h11	09h36	14h16	17h31
NIEPPE	Gare		07h14	09h39	14h19	17h34
NIEPPE	Château	▲	07h16	09h41	14h21	17h36
NIEPPE	Moulin		07h17	09h42	14h22	17h37
NIEPPE	Eglise		07h19	09h44	14h24	17h39
ARMENTIERES	Pont de Nieppe		07h21	09h46	14h26	17h41
ARMENTIERES	Europe		07h23	09h48	14h28	17h43
ARMENTIERES	Bld Faidherbe		07h24	09h49	14h29	17h44
ARMENTIERES	Centre Hospitalier		07h26	09h51	14h31	17h46
ARMENTIERES	Gare	▲	07h28	09h53	14h33	17h48
ARMENTIERES	Hôtel de Ville	▲	07h33	09h58	14h38	17h53

Validité du 01/09/2025 au 31/08/2026	Course N° Jours de circulation	Période scolaire (PS) Vacances scolaires (VS)	11 21 31 41			
			LMaMe LMaMe LMaMe LMaMe			
			JVS JVS JVS JVS			
ARMENTIERES	Hôtel de Ville	▲	07h40	12h30	15h10	18h00
ARMENTIERES	Gare	▲	07h45	12h35	15h15	18h05
ARMENTIERES	Centre Hospitalier		07h49	12h39	15h19	18h09
ARMENTIERES	Bld Faidherbe		07h52	12h42	15h22	18h12
ARMENTIERES	Europe		07h53	12h43	15h23	18h13
ARMENTIERES	Pont de Nieppe		07h55	12h45	15h25	18h15
NIEPPE	Eglise		07h57	12h47	15h27	18h17
NIEPPE	Moulin		07h59	12h49	15h29	18h19
NIEPPE	Château	▲	08h00	12h50	15h30	18h20
NIEPPE	Gare		08h03	12h53	15h33	18h23
NIEPPE	Centre Commercial		08h07	12h57	15h37	18h27
STEENWERCK	La Croix du Bac	▲	08h14	13h04	15h44	18h34
STEENWERCK	Rue de la Lys		08h16	13h06	15h46	18h36
ESTAIRES	Les Verliers		08h21	13h11	15h51	18h41
ESTAIRES	Place Blanquart		08h23	13h13	15h53	18h43
ESTAIRES	Eglise	▲	08h25	13h15	15h55	18h45
ESTAIRES	Lycée et LP Val de Lys		08h29	13h19	15h59	18h49
ESTAIRES	Pont de la Trompe		08h31	13h21	16h01	18h51
NEUF BERQUIN	Rue de Montigny		08h34	13h24	16h04	18h54
NEUF BERQUIN	Centre	▲	08h35	13h25	16h05	18h55
NEUF BERQUIN	Zone de loisirs		08h36	13h26	16h06	18h56
MERVILLE	Les Jardins		08h39	13h29	16h09	18h59
MERVILLE	Place	▲	08h42	13h32	16h12	19h02
	Lotissement		08h43	13h33	16h13	19h03

LIGNE 913

Horaires valables du 01/09/2025 au 31/08/2026

<https://arcenciel.hautsdefrance.fr/horaires/index.php?l=913&p=arcenciel1>

HORAIRES NAVETTE NIEPPE

Du lundi au samedi

Liaison avec le réseau Arc-en-Ciel ⚠️ Durant les travaux rue du Docteur Henri Vanuxem (été 2025), l'arrêt « Myosotis » est déplacé au-devant du n°640 boulevard des Anglais. Suivez notre actualité sur hopbus.fr, sur notre appli et sur nos réseaux sociaux.

COEUR de
FLANDRE
SA DÉPARTEMENT

L'agglo agit
pour votre mobilité



	Làs	Làs	Làs	Làs	Làs	Làs	Làs	Làs	Làs	Làs	Làs	Làs	Làs	Làs	Làs	Làs	Làs	Làs
Gare	06:45	07:45	08:30	09:15	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	16:45	17:30	18:15	19:00			
Porte des Flandres	06:50	07:50	08:35	09:20	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	16:50	17:35	18:20	19:05			
Jeanne de Constantinople	06:53	07:53	08:38	09:23	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	16:53	17:38	18:23	19:08			
Van Der Meersch	06:56	07:56	08:41	09:26	10:11	11:11	12:11	13:11	14:11	15:11	16:11	16:56	17:41	18:26	19:11			
Parvis Notre-Dame	06:58	07:59	08:44	09:28	10:13	11:14	12:14	13:14	14:14	15:13	16:13	16:59	17:44	18:29	19:14			
Espace Culturel Schumann	06:59	08:01	08:46	09:29	10:14	11:16	12:16	13:16	14:16	15:14	16:14	17:01	17:46	18:31	19:16			
Moulin	07:00	08:02	08:47	09:30	10:15	11:17	12:17	13:17	14:17	15:15	16:15	17:02	17:47	18:32	19:17			
Château	07:03	08:05	08:50	09:33	10:18	11:20	12:20	13:20	14:20	15:18	16:18	17:05	17:50	18:35	19:20			
Myosotis	07:05	08:07	08:52	09:35	10:20	11:22	12:22	13:22	14:22	15:20	16:20	17:07	17:52	18:37	19:22			
Gare	07:07	08:09	08:54	09:37	10:22	11:24	12:24	13:24	14:24	15:22	16:22	17:09	17:54	18:39	19:24			

Depuis le 4 août 2025, la navette rejoint l'arrêt « portes des Flandres » avant de revenir à la gare pour sa pose. (Nieppe le Mag n°85 sept-oct 2025)

<https://www.hopbus.fr/>

Synthèse

Gare de Nieppe					
TER		913 (Arc en ciel)		Navette (HopBus)	
Hazebrouck vers Lille	Lille vers Hazebrouck	Armentières vers Merville	Merville vers Armentières	Départ	Arrivée
5:09	6:48	8:03	7:14	6:45	7:07
6:12	7:17	12:53	9:39	7:45	8:09
6:42	7:48	15:33	14:19	8:30	8:54
7:19	8:17	18:23	17:34	9:15	9:37
7:42	8:48			10:00	10:22
8:19	9:48			11:00	11:24
8:42	10:48			12:00	12:34
9:12	12:47			13:00	13:24
9:42	13:48			14:00	14:24
11:42	14:48			15:00	15:22
12:42	16:17			16:00	16:22
13:42	16:48			16:45	17:09
14:42	17:17			17:30	17:54
16:12	17:43			18:15	18:39
17:12	18:17			19:00	19:24
17:42	18:43				
18:12	19:17				
18:42	19:48				
19:12	20:17				
19:42	20:48				
20:12					

Exemples des tableaux Excel ayant permis de calculer automatiquement les temps d'attente, afin de tenter de limiter les risques d'erreurs d'un traitement manuel.

Arrivée NN 19:24				Départ NN 19:00			
Hz vers Lille	Attente	Lille vers Hz	Attente	Attente	Hz vers Lille	Attente	Lille vers Hz
5:09	#####	6:48	#####	13:51	5:09	12:12	6:48
6:12	#####	7:17	#####	12:48	6:12	11:43	7:17
6:42	#####	7:48	#####	12:18	6:42	11:12	7:48
7:19	#####	8:17	#####	11:41	7:19	10:43	8:17
7:42	#####	8:48	#####	11:18	7:42	10:12	8:48
8:19	#####	9:48	#####	10:41	8:19	9:12	9:48
8:42	#####	10:48	#####	10:18	8:42	8:12	10:48
9:12	#####	12:47	#####	9:48	9:12	6:13	12:47
9:42	#####	13:48	#####	9:18	9:42	5:12	13:48
11:42	#####	14:48	#####	7:18	11:42	4:12	14:48
12:42	#####	16:17	#####	6:18	12:42	2:43	16:17
13:42	#####	16:48	#####	5:18	13:42	2:12	16:48
14:42	#####	17:17	#####	4:18	14:42	1:43	17:17
16:12	#####	17:43	#####	2:48	16:12	1:17	17:43
17:12	#####	18:17	#####	1:48	17:12	0:43	18:17
17:42	#####	18:43	#####	1:18	17:42	0:17	18:43
18:12	#####	19:17	#####	0:48	18:12	#####	19:17
18:42	#####	19:48	0:24	0:18	18:42	#####	19:48
19:12	#####	20:17	0:53	#####	19:12	#####	20:17
19:42	0:18	20:48	1:24	#####	19:42	#####	20:48
20:12	0:48			#####	20:12		

En noire, valeurs négatives.

LES RESEAUX DE BUS VOISINS
L'exemple de Nieppe (arrêt Moulin)

1/ Trois lignes de bus desservent l'arrêt Moulin à Nieppe mais l'offre est insuffisante !

L'arrêt « Moulin » à Nieppe est desservi par trois lignes du réseau Arc-en-Ciel qui permettent, en théorie, de rejoindre les communes mitoyennes et en particulier Armentières ou Bailleul.

Pourtant, en raison des horaires proposés, il est pratiquement impossible de les utiliser pour une course ou pour se rendre à un rendez-vous médical.

Or Armentières concentre plusieurs motifs de déplacements, dont,

- Des services de santé (hôpital, spécialistes).
- La gare d'Armentières qui permet de rejoindre Lille par 21 TER Citi et 27 TER Krono (trajet de 14 minutes) pour un ticket Illevia valable 1 heure.
- La piscine intercommunale,
- Le cinéma.
- Des agences bancaires etc...

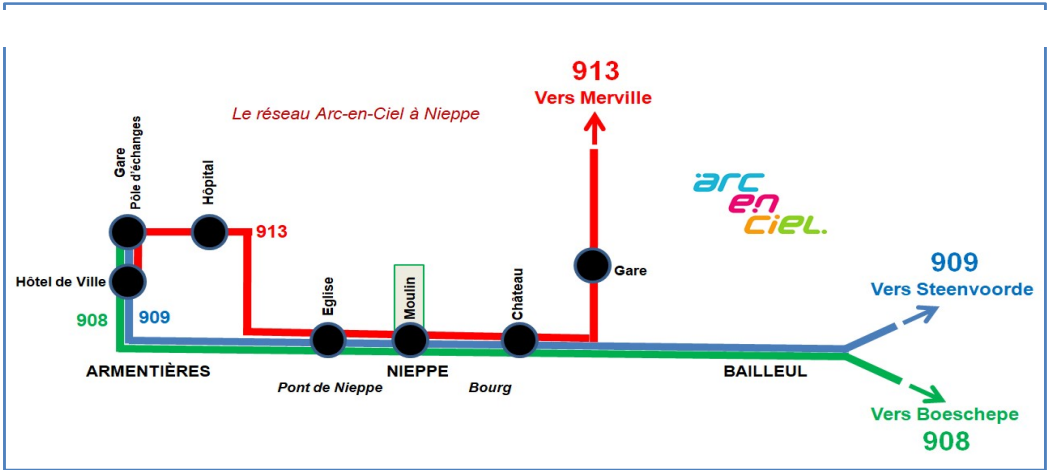
Détail des horaires

Vers Armentières			Depuis Armentières		
908	909	913	908	909	913
7H18	7H12	7H17	7H48	7H48	7H59
9H22	9H37	9H42	11H08	12H38	12H49
14H22	14H26	14H22	16H17	15H55	15H29
18H07	17H32	17H37	17H14	18H15	18H19
19H04			19H33	19H00	

Horaires du 1/09/2025
Certains horaires peuvent changer selon les vacances scolaires

Arrêt Moulin (Nieppe)

	Vers Armentières			Depuis Armentières		
	908	909	913	908	909	913
7 H						
8 H						
8 H 30						
9 H						
9 H 30						
10 H						
10 H 30						
11 H						
11 H 30						
12 H						
12 H 30						
13 H						
13 H30						
14 H						
14 H30						
15 H						
15 H30						
16 H						
16 H30						
17 H						
17 H30						
18 H						
18 H30						
19 H						
19 H30						
20 H						



2/ Une navette qui améliore la mobilité dans Nieppe.

Mise en place par Cœur de Flandre agglo depuis le 30 juin 2025.

Service gratuit financé par les employeurs de plus de 10 salariés (versement mobilité).

15 départs par jour **de 7H15 et 19H** du lundi au samedi :

Un départ tous les trois quarts d'heure entre 7 h 15 et 9 h 15 et de 16h à 19h

Un départ par heure de 16 h à 19 h

Plusieurs arrêts sont communs ou proches de ceux du réseau Arc en Ciel, mais ils ne garantissent pas une correspondance horaire.



La navette parcourt une boucle dans un seul sens. Elle part de la gare de Nieppe pour y retourner et marquer une pause d'environ 20 minutes avant d'effectuer la boucle suivante.

Pour répondre à la demande, l'offre initiale a été modifiée : Pour éviter aux usagers se rendant au centre commercial d'attendre une vingtaine de minutes à la gare de Nieppe, la navette dessert l'arrêt « porte des Flandres » puis rebrousse chemin pour effectuer sa pause, généralement à la gare, avant de commencer la boucle suivante qui part de la gare (circuit en vert sur le plan ci-contre).

Comme l'indique « Nieppe le Mag »⁹, cette navette est « une avancée concrète pour une mobilité plus pratique, écologique et gratuite » et pour « faciliter les déplacements du quotidien ». La Voix du Nord du 2 mai rappelle qu'il s'agit d'une « énorme avancée pour la mobilité à Nieppe ».

Face à ses avantages on peut noter quelques points, non exhaustifs, à prendre en compte lors d'une réflexion sur son amélioration

- Correspondances avec les TER (Cf. [complément 1](#))
- Absence d'arrêt pour desservir la zone commerciale rue de l'épinette.
- Desserte asymétrique des arrêts en raison de son circuit et de sa pause. Ainsi, de l'arrêt Van Der Meersch on rejoint l'espace culturel en 3 minutes. Par contre, il faut 56 minutes pour en revenir.
- La navette ne dessert pas l'ouest de Nieppe (Pont d'Archelles, Trois Rois) et ne permet pas de rejoindre Bailleul.
 - *Peut-on envisager une correspondance entre la navette de Nieppe et celle de Bailleul ?*
- Pas de desserte d'Armentières (Piscine, gare, santé, services...)
 - *Etudier un prolongement vers Nieppe de la citadine d'Armentières (Cf. [point 3](#))*

⁹ Nieppe le Mag Mai – Juin n°83 p8

3/ Une solution « potentielle » simple vers Armentières : la citadine Illévia

Depuis 2012, la citadine fait demi-tour au giratoire situé avant la « frontière » Armentières-Nieppe,

Le terminus de la Citadine d'Armentières « CITA » est situé à l'arrêt « Résistants »). (Devant un Mac Donald).

En prolongeant son parcours de 3 minutes jusqu'au giratoire suivant, elle pourrait desservir trois arrêts.

► Deux déjà aménagés



Pont de Nieppe (Armentières)

Situé à Armentières, cet arrêt est à 2 minutes à pied de l'entrée de la base des Près du Hem au lieu de 5 minutes depuis l'arrêt « Résistant ».



Église (Nieppe)

Cet arrêt est proche de l'arrêt « Parvis Notre Dame » de la navette Hop Bus.

► Un arrêt facilement aménageable (Nieppe)



Cet arrêt, proche de l'avenue Jules Houck et de son giratoire, pourrait être implanté facilement côté paire devant la médiatique.

Côté impaire un arrêt Hop Bus « Espace cultural Schumann » a été mis en place devant le centre municipal d'activités.



Outre l'Espace culturel et le Centre municipal d'activités, cet arrêt est proche d'équipements sportifs et municipaux (dont la salle Line Renaud). Il dessert un cimetière comportant un important secteur militaire, dont 790 soldats allemands de la Première Guerre Mondiale



La prolongation du circuit de la CITA, jusqu'au giratoire de l'avenue Jules permettrait,

pour Nieppe de permettre à de nombreux habitants de se rendre à Armentières sans voiture, d'éviter les contraintes de circulation et surtout de stationnement ;

pour Armentières d'alléger la circulation et le besoin de stationnement tout en desservant mieux la base des Près du Hem.

Cette prolongation qui ne présentant aucune difficulté technique n'a que des avantages pour Armentières et pour Nieppe. Elle serait donc probablement mise en place depuis longtemps en l'absence de frontière administrative. Frontière qui ne devrait pas être infranchissable, puisque la navette Illevia d'Halluin franchit la frontière franco belge pour desservir deux arrêts à Menen (Menin).



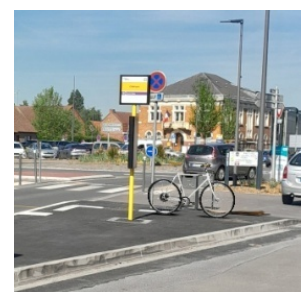
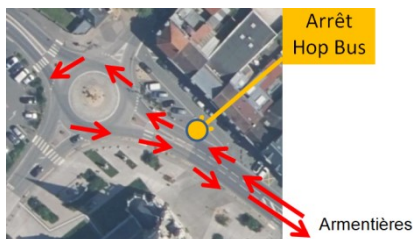
Koninginnestraat et Zuidstraat, 2 arrêts belges desservis par la navette Illevia, d'Halluin.



Son prolongement jusqu'au giratoire suivant, (Mairie/Château) soit un parcours d'environ 2 minutes, permettrait de desservir les arrêts « Moulin » et « Château » et donc d'élargir la desserte, vers et depuis Armentières de la partie la plus urbanisée de Nieppe. Elle complèterait également la navette Hop Bus en offrant aussi une liaison, plus rapide que la navette, de « Nieppe bourg » vers « Pont de Nieppe ».

Il peut être envisagé dans un second temps car elle suppose un arrêt qui demande une étude.

Le nouvel arrêt « Château » du réseau Hop Bus permettrait, théoriquement, à la Citadine de faire demi-tour juste après cet arrêt. En pratique cette option supposerait une coordination des horaires pour ne pas gêner la citadine et de prendre en compte le risque d'immobilisation de circulation. Une implantation en vis-à-vis sur le parvis de l'église Saint-Martin permettrait la cohabitation des deux réseaux, mais générerait aussi la circulation.



Quelques estimations de temps de parcours.

	Résistants	Jules Houcke	Château
Piscine	3 minutes	6 minutes	8 minutes
Pôle Emploi	3 minutes	6 minutes	8 minutes
Hôpital	6 minutes	9 minutes	11 minutes
Gare	8 minutes	11 minutes	13 minutes

La CITA circule du lundi au samedi entre 6H et 19H45 avec une fréquence de 20 à 37 minutes.

La CITA s'articulerait avec la navette Hop Bus par les arrêts de la rue d'Armentières.

Utile et techniquement facile, la seule difficulté de ce prolongement, est la traversée de la frontière administrative MEL - Cœur de Flandre Agglo, pourtant,

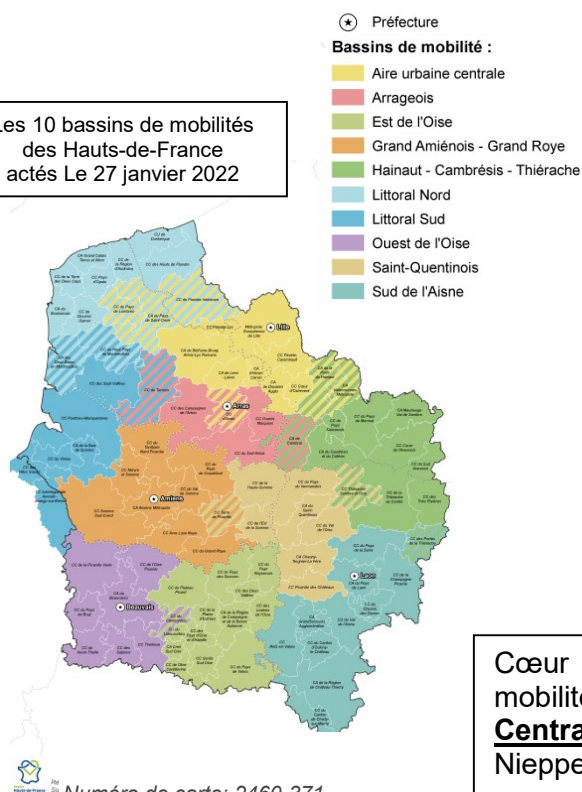
cette traversée est possible : la Citadine d'Halluin franchit la frontière franco belge ;

cette traversée est cohérente avec,

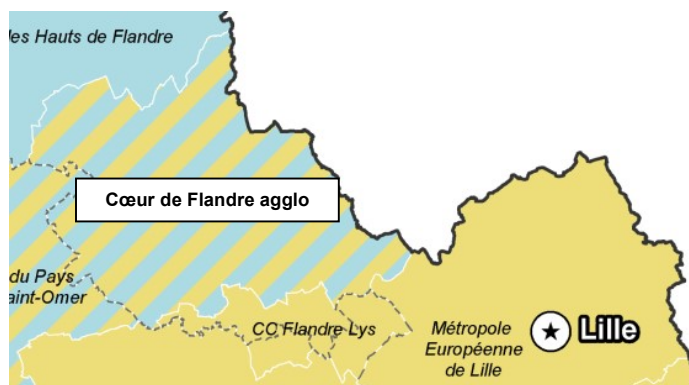
la loi SERM - Service express régional métropolitain - de décembre 2023, qui veut compléter un RER performant par un rabattement efficace vers les pôles d'échanges ;

la LOM - Loi d'orientation des mobilités - de 2019 — qui institue des « bassins de mobilité » pour organiser les mobilités du quotidien en dépassant les limites administratives.

Les 10 bassins de mobilités
des Hauts-de-France
actés Le 27 janvier 2022



Numéro de carte: 2460-371
Date de réalisation : le 07/01/2022
Auteur Région HdF / DTr / JB



Cœur de Flandre agglo est inclus dans deux bassins de mobilité : celui du **Littoral Nord** et celui de **l'Aire Urbaine Centrale** où sont situées les communes d'Armentières et de Nieppe.

Le prolongement de la Citadine d'Armentières se situe donc dans le cadre du bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale.

La mise en place du SERM des Hauts-de-France justifierait de s'appuyer sur la LOM pour renforcer la desserte du pôle d'échanges d'Armentières en dépassant une frontière administrative.

Rappel historique

Un tramway a relié Nieppe à la gare d'Armentières¹⁰ avec une fréquence de 20 minutes du lundi au samedi, un service les « *dimanches et jour de fêtes* » et même à partir de 22 heures la possibilité de créer, sur la demande de groupe, des « *trains de nuit à tarif double de Sociétés ou Groupes* ».

Compagnie des Tramways Electriques d'Armentières

HORAIRE

(Heure de la Ville d'Armentières)

LIGNE GARE-BIZET				LIGNE GARE-NIEPPE					
Direction BIZET		Direction GARE		Direction de NIEPPE			Direction de la GARE		
Gare	G ^d Place	Bizet	G ^d Place	Gare	Place Thiers	Eglise du Pont	Nieppe	Eglise du Pont	Place Thiers
»	»	»	»	5 05	5 08	5 18	5 25	5 33	5 43
»	»	»	»	5 20	5 23	5 33	5 40	5 53	6 03
»	»	»	»	5 40	5 43	5 53	6 05	6 13	6 23
»	»	5 43	5 53	5 58	6 03	6 13	6 25	6 33	6 43
5 49	5 53	6 03	6 13	6 18	6 23	6 33	6 45	6 53	7 03
6 09	6 13	6 23	6 33	6 38	6 43	6 53	7 05	7 13	7 23
6 29	6 33	6 43	6 53	6 58	7 03	7 13	7 25	7 33	7 43
6 49	6 53	7 03	7 13	7 18	7 23	7 33	7 45	7 53	8 03
7 09	7 13	7 23	7 33	7 38	7 43	7 53	8 05	8 13	8 23
7 29	7 33	7 43	7 53	7 58	8 03	8 13	8 25	8 33	8 43
7 49	7 53	8 03	8 13	8 18	8 23	8 33	8 45	8 53	9 03
8 09	8 13	8 23	8 33	8 38	8 43	8 53	9 05	9 13	9 23
8 29	8 33	8 43	8 53	8 58	9 03	9 13	9 25	9 33	9 43
8 49	8 53	9 03	9 13	9 18	9 23	9 33	9 45	9 53	10 03
9 09	9 13	9 23	9 33	9 38	9 43	9 53	10 05	10 13	10 23

et ainsi de suite toutes les VINGT minutes jusqu'à

6 09	6 13	6 23	6 33	6 38	6 43	6 53	7 05	7 13	7 23
6 29	6 33	6 43	6 53	6 58	7 03	7 13	7 25	7 33	7 43
6 49	6 53	7 03	7 13	7 18	7 23	7 33	7 45	7 53	8 03
7 09	7 13	7 23	7 33	7 38	7 43	7 53	8 05	8 13	8 23
7 29	7 33	7 43	7 53	7 58	8 03	8 13	8 25	8 33	8 43
7 49	7 53	»	»	»	»	»	»	»	»

DIMANCHES & FÊTES

Premier départ du BIZET	7 03 mat.	Premier départ de la GARE	6 25 mat.
»	»	»	»
Dernier »	GARE 8 59 soir	Dernier »	GARE 9 18 soir
»	BIZET 9 03 »	»	NIEPPE 9 45 »

NOTA. Les voitures font le trajet BIZET-GARE-NIEPPE et vice versa.

Le changement de voiture pour aller d'une ligne à l'autre se trouve ainsi supprimé

La correspondance en venant du BIZET ou de NIEPPE n'est assurée pour l'octroi de la Chapelle que :

Le matin de 8 h. à 10 h. — Le soir de 2 h. à 5 h.

A partir de 10 heures du soir, il peut être créé des trains de nuit à tarif double sur la demande de Sociétés ou Groupes.

Source : « Quand les tramways électriques circulaient à Armentières »
Hans Landler in Voix du Nord 31 mars 2024

¹⁰ de 1901 jusqu'à sa destruction pendant la première guerre mondiale

PROMOUVOIR L'USAGE DU BUS

A - ACTIONS POUR PROMOUVOIR L'USAGE DU BUS

A1 : Impliquer les habitants

Une ligne de bus, ancienne ou nouvelle, est ou sera utilisée par les habitants sans autres moyens de transport et par les « habitués » du bus, si le service répond efficacement à leurs besoins. Pour eux une simple information est suffisante.

Mais ce public est minoritaire. L'objectif est d'inciter les très nombreux « autosolistes » à préférer le bus à leur voiture en abandonnant une habitude devenue une routine bien ancrée. Pour attirer ces « nouveaux usagers potentiels » il faut, outre la qualité de l'offre, prendre en compte les travaux des chercheurs sur les changements d'habitudes (Cf point B),

Pour ces chercheurs, cet objectif commence par une phase de « **maturation** »

La pré-contemplation : La voiture est utilisée sans se poser de question
La contemplation : La voiture commence à être remise en cause
La pré-action : le changement commence à être envisagé
L'action : L'automobiliste étudie les solutions pour changer

C'est ensuite la « **concrétisation** » qui s'appuie sur deux volets :

L'apprentissage

L'apprentissage s'est d'abord inciter les non-usagers à essayer le bus, ce qui peut être facilité par la mise en place et la promotion de « produits » incluant l'usage d'une ligne de bus (par exemple visite d'un musée). C'est aussi apprendre son mode d'emploi. La gratuité du réseau Hop Bus simplifie cet aspect.

L'imitation

Solliciter puis diffuser par la presse y compris municipale, des témoignages d'usagers, et de chauffeurs pour présenter aux habitants des exemples concrets d'utilisation d'une ligne de bus. Des animations pourraient être mises en place sur ce thème.

Ce changement individuel sera renforcé en le situant dans un contexte plus large comme celui du plan climat.

Il résulte de cette démarche qu'une ligne de bus même « efficace » sera sous utilisée tant que les nombreux usagers potentiels ne seront pas convaincu de changer leurs habitudes. L'enjeu est donc une fois cette ligne mise en place, d'accompagner ce changement pour l'accélérer.

A2 : Impliquer les « générateurs de mobilité »

Les « générateurs de mobilité », désignent ici les entreprises, les équipements (culturels, hospitaliers, sportifs...) et autres structures ou personnes à l'origine de déplacements réguliers ou aléatoires, fréquents ou ponctuels, des habitants.

Il est important que chacun de ces « générateurs »

- ▶ recherche l'offre de transport en commun disponible à proximité et, si elle existe, cherche à s'y adapter¹¹ pour faciliter son utilisation ;
- ▶ recherche si des produits spécifiques peuvent être mis en place. Par exemple des visites de sites incluant le déplacement par une ligne de bus ;
- ▶ promeut cette, offre, auprès de ses visiteurs, clients ou salariés ;
- ▶ expose ses souhaits, pour améliorer l'offre actuelle.

Le rapprochement de ses souhaits permettrait de rechercher si une solution globale peut être envisagée à court ou à moyen terme.

Les « générateurs de mobilités » pourraient être incités à cette démarche par la presse et par courrier en concertation avec leurs structures professionnelles et un contact direct pour les plus importants.

B - LA CONTRIBUTION DES CHERCHEURS

De nombreux chercheurs ont étudié les difficultés pour un usager de passer d'un mode de transport à un autre, en raison de la difficulté à changer ses habitudes.

« On ne se débarrasse pas d'une habitude en la flanquant par la fenêtre ; il faut lui faire descendre l'escalier marche par marche. » Mark Twain (1835-1910)

2016

Extrait de « Bus et mobilité » Conseil de Développement du Pays Cœur de Flandre novembre 2016

Selon des chercheurs de l'Université de Picardie, pour qu'un habitant passe à un service qu'il n'utilise pas encore, et donc pour transformer des non-usagers en usagers d'un mode de transport, il faut quatre leviers :

- 1 - Les conditions** : le service doit exister et être connu.
- 2 - L'aptitude** : il faut avoir la capacité de l'utiliser (apprendre à utiliser un vélo en ville, être ouvert à l'autopartage...)
- 3 - Les habitudes** : il faut un déclencheur, un événement qui incite à tenter ce mode (suspension de permis, opération de promotion, déménagement...)
- 4 - La norme sociale** : donner une valeur à ce changement individuel en le situant dans un contexte plus large (participation au plan climat, pratique des voisins, des collègues de travail)

Source : D'après un résumé des travaux de l'université de Picardie Jules Verne présenté par un représentant de l'ADEME lors du colloque « Mobilité courante : quelle politique de mobilité, d'intermodalité et de multimodalité mettre en œuvre sur le territoire ? » organisé en octobre 2014 à l'Université de technologie de Compiègne, par le Syndicat mixte des transports collectif de l'Oise.

¹¹ Il peut être plus simple de modifier légèrement les horaires d'un musée, d'une conférence, de consultations médicales, que celui d'un bus.

« ... les échanges ont mis en évidence la difficulté de changer les habitudes. Mathilde Casier a ainsi choisi de conclure le workshop en présentant le modèle trans-théorique de la conduite au changement ¹² dessiné par l'ADEME et que toute structure ou entreprise peut appliquer à la mobilité durable. »...« Ce modèle peut être utilisé pour le Challenge de la Mobilité », indique Mathilde Casier. Dans chacune des phases décrites, l'entreprise peut imaginer des solutions (sensibilisation dans la pré-contemplation pour changer le regard, défis dans l'action pour montrer que c'est possible, récompenses, montrer l'impact etc.). Il existe des outils pour conduire et manager le changement. Le Challenge de la Mobilité en est un et Déclic Mobilités qui accompagne les entreprises tout au long de l'année en est un autre. »

Le modèle trans-théorique de la conduite au changement

5 phases (exemple pour le vélo)

1 La pré-contemplation :

L'individu est dans ses habitudes et ne voit pas l'intérêt de changer : il se rend au travail en voiture et ne se pose pas de question.

2 La contemplation :

L'individu commence à remettre en question sa façon de faire : il prend conscience qu'il utilise la voiture sans se poser de questions alors qu'il pourrait peut-être faire autrement.

3 La pré-action :

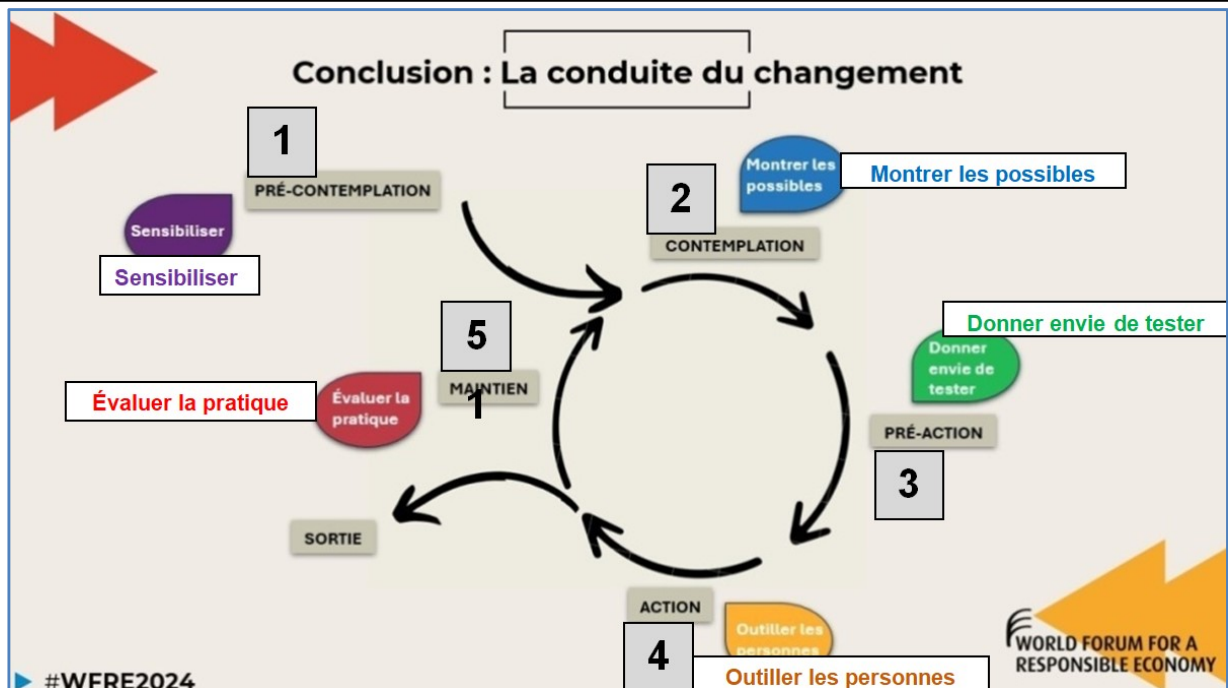
L'individu envisage le changement.

4 L'action :

L'individu étudie les solutions pour changer : quels transports en commun emprunter ? Un itinéraire possible à vélo ?

5 Le maintien :

L'individu pérennise sa façon de faire : finalement, il va au travail à vélo deux fois par semaine et il est ravi !

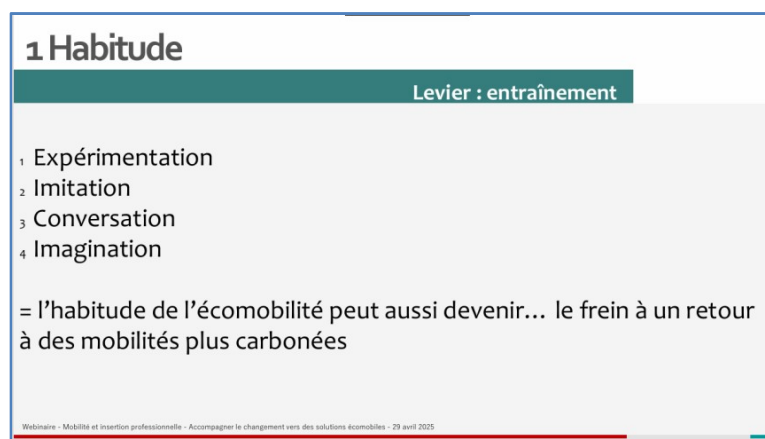
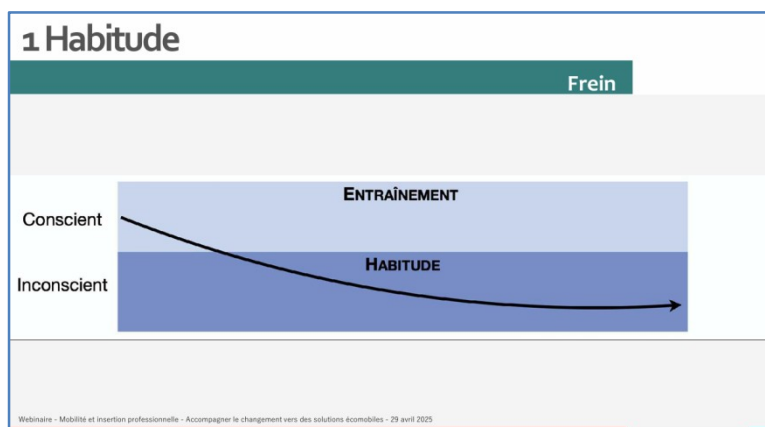


¹² Ce modèle a été proposé par deux psychologues américains, Prochaska et Di Clemente vers 1983 pour établir une théorie de changement.

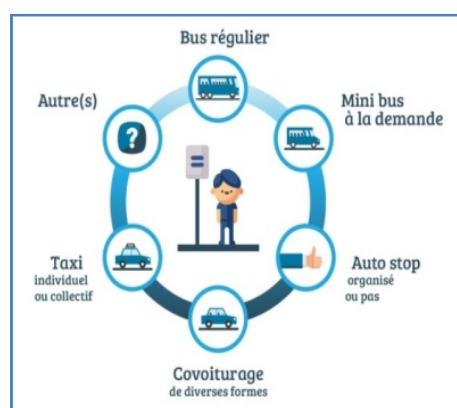
Selon Alexandre Rigal l'utilisation d'un nouveau mode de transport suppose d'abord « *un processus d'apprentissage conscient et réfléchi qui après quelques mois va s'ancrer profondément dans l'inconscient et se réaliser sans y penser.* »

Les études montrent qu'une fois l'apprentissage de la voiture acquis (dont le permis de conduire) la force de l'habitude est plus forte que celle d'autre mode comme le vélo.

Pour passer un autre mode, il faut un nouvel apprentissage.



¹³ Auteur de « Vers une vie sans voiture ; Habitudes en mouvement » Métis Presses



Objectifs : Expérimenter l'élargissement de l'offre de certains arrêts bus¹⁴ à d'autres modes, en particulier les différentes formes de covoiturage.¹⁵



Graphisme : Philippe d'Orgeville

- L'offre de ces « arrêts bus » serait enrichie pour permettre aux usagers d'envisager un déplacement, même en l'absence de bus.
- Ces « arrêts bus » deviendraient des « arrêts mobilité¹⁶ » renforçant leur usage et donc leur notoriété.
- L'élargissement de ses usages justifierait l'amélioration (lorsqu'elle est jugée nécessaire) des arrêts en termes d'emplacement, de confort et d'accessibilité¹⁷
- Ces arrêts permettraient d'expérimenter l'auto-stop organisé ou les lignes de covoiturage en limitant la création de nouveaux arrêts et donc les investissements et la multiplication de sites.

Cette expérimentation suppose un échange et une concertation entre Cœur de Flandre Agglo, les prestataires des services bus, Hauts de France mobilité, le CEREMA et autres à préciser, pour

- vérifier les contraintes administratives ;
- préciser les créneaux horaires compatibles avec l'offre bus ;
- déterminer les arrêts concernés ;
- rechercher l'expérience d'autres territoires ;
- rappeler les différentes formes de partage des véhicules individuels¹⁸ (Les variantes du covoiturage et de taxis, les CCAS...).

Cette action permettrait aussi de chercher à préciser les modes les plus adaptés au territoire, les promouvoir et les articuler pour diminuer l'autosolisme et permettre aux personnes sans voiture de se déplacer.

¹⁴ Le terme « bus » correspond à l'usage actuel. Administrativement il s'agit souvent pour le Cœur de Flandre d'« autocars » ou « cars » en raison de leur circulation en zone rurale qui implique des aménagements spécifiques dont les ceintures de sécurité.

¹⁵ L'arrêt est destiné à embarquer ou déposer les passagers. Il n'implique donc pas obligatoirement le stationnement de longue durée de véhicules comme c'est le cas pour une aire de covoiturage.

¹⁶ Ou autre appellation à trouver.

¹⁷ Personne à mobilité réduite, mais aussi transport de poussettes, de bagages encombrants.

¹⁸ <https://www.cerema.fr/fr/actualites/organiser-ligne-covoiturage-leviers-action-collectivites>
<https://observatoire.covoiturage.gouv.fr/collectivites/auto-stop-organise/>

Exemples d'arrêts dédiés

Auto stop organisé



Street view

L'usage de l'auto-stop peut être facilité par sa promotion et la mise en place d'arrêts aménagés (ex : Halt o Stop). D'autres dispositifs, comme Rezo Pouce, proposent également une inscription et une application permettant de formuler une demande et de suivre l'approche des véhicules.



Site internet de Marseillan (Herauld)

Selon l'observatoire du covoiturage, il y aurait plus de 5 000 points d'auto-stop en France.

« En Belgique, VAP (voitures à partager) a tenté de développer le stop de proximité et sécurisé. Avec l'aide des communes, des « points de stop » ont été installés. Il suffisait d'être inscrit sur le site pour participer au système. Mais le succès n'a jamais vraiment été au rendez-vous. Il reste toutefois un réseau de CovoitStop en province de Liège et dans le sud de la Province de Luxembourg »

<https://www.ecoconso.be/fr/content/quels-sites-utiliser-pour-faire-du-covoiturage-ou-de-lautostop>

Lignes de co-voiturage



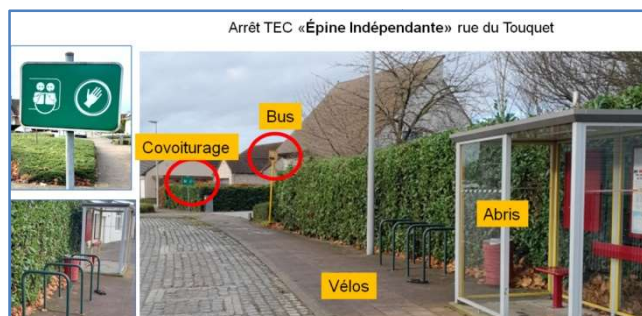
« Une ligne de covoiturage se définit par “un itinéraire qui permet la massification des rencontres potentielles entre conducteurs et passagers. Des arrêts permettant la prise en charge et la dépose sont créés sur cet itinéraire. Il s'agit d'une hybridation de deux types de services de déplacement : l'auto-stop et les lignes de transport en commun” (Source CERMEA)

Le conducteur connaît la demande par une application ou en passant devant l'arrêt.

Le passager fait sa demande par une application ou en se rendant à un arrêt « dédié » ou il indique sa destination sur un écran. (Source :).

Selon l'observatoire du covoiturage, il y aurait plus de 130 lignes de covoiturage en France.

Comines-Warneton (Belgique)



En 2010, la ville de Comines-Warneton (Belgique) a mis en place dix-neuf panneaux pour faciliter le covoiturage. Certains points étaient mitoyens ou proches d'un arrêt bus.

Le projet de 2010 prévoyait une inscription des conducteurs et passagers sur un registre tenu en mairie. Cette initiative n'a pas rencontré le succès escompté.

ECOBONUS - « Changer, ça rapporte »

Pour limiter les bouchons sur les autoroutes desservant Lille, la MEL a lancé, en septembre 2023, ECOBONUS un dispositif expérimental, de neuf mois, sur les l'autoroute A1 et A23 et en septembre 2024 sur l'A25 et la RN 41. Ce dispositif s'inspire du « péage inversé », mis en place à Rotterdam, qui consiste à payer l'automobiliste qui renonce à circuler aux heures de pointe.

Pour la MEL l'automobiliste qui renonce à utiliser sa voiture, sur ces axes entre 7 h à 9 h pour entrer à Lille et de 16 h 30 à 18 h 30 pour en sortir, reçoit 2 € pour chaque trajet évité dans la limite de 80 € par mois. Ses déplacements avant et pendant la période d'expérimentation sont contrôlés par leur plaque d'immatriculation filmée par des caméras.

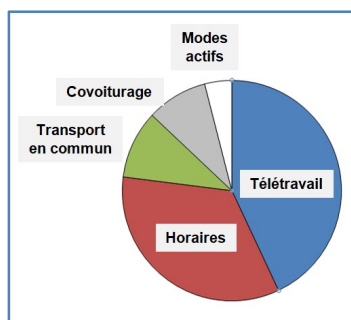
L'objectif est de réduire le trafic d'environ 6%.

Pour éviter l'heure de pointe, l'automobiliste peut recourir au covoiturage, au transport en commun, aux modes actifs, au télétravail ou au décalage horaire.

2 376 automobilistes ont participé à la première expérimentation (A1 et A23 de septembre 2023 à juin 2024) ce qui a permis d'éviter 2000 trajet quotidiens et d'atteindre l'objectif, soit une réduction de 6% aux heures de pointe.

Ce dispositif illustre l'intérêt que peut avoir un territoire à agir sur un autre pour améliorer sa mobilité. Il montre également que 77% des automobilistes ont préféré modifier leur lieu de travail (télétravail) ou leurs horaires que de choisir un autre mode de transport.

	%
Télétravail	43
Décalage horaires	34
Transports en commun	10
Covoiturage	9
Modes actifs	4



Les 34% ayant modifié leurs horaires illustre et démontre l'importance de la « temporalité ». en matière de mobilité.

Ce rôle de la « temporabilité » peut aussi être illustré par l'une des action-phare du Bureau des temps de Renne pour étaler l'heure de pointe dans le métro.

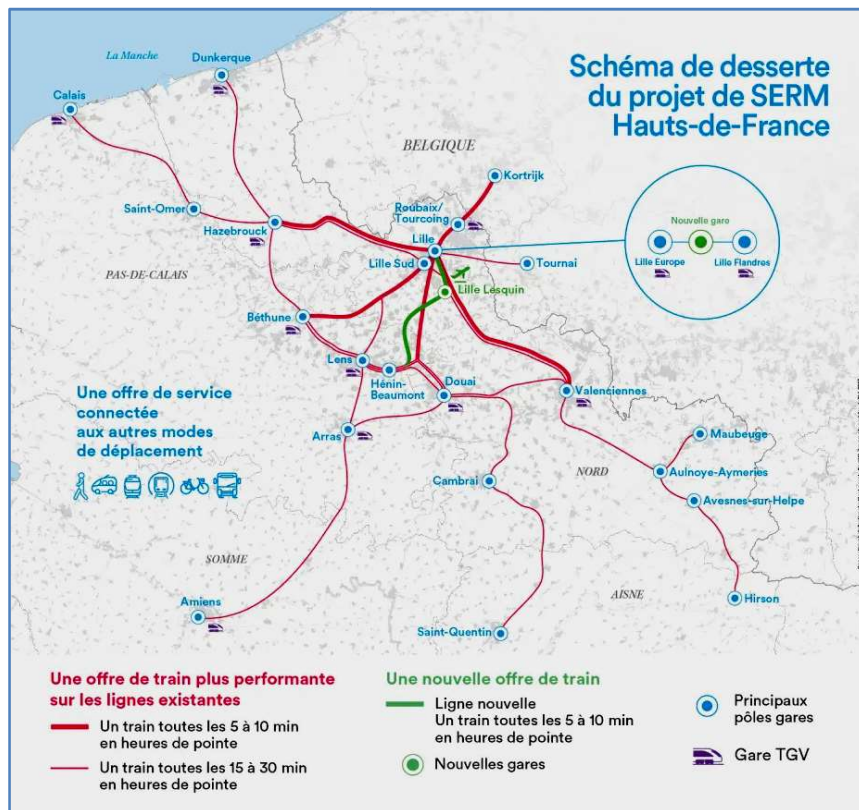
« À la faculté de Rennes-2, il a fallu une année de discussions parfois âpres avec le recteur, les enseignants, le CROUS et les représentants des étudiants pour décaler les horaires de cours... d'un quart d'heure ! Objectif : décongestionner le métro aux heures de pointe. Place du Recteur Henri-Le Moal, au cœur du campus, des milliers d'étudiants débouchent chaque matin de la station Villejean. Rames bondées, escaliers de sortie bloqués. La situation s'avère critique entre 7 h 40 et 8 heures. L'université réclame une augmentation des cadences, chiffrée par Keolis, opérateur des transports en commun rennais, à 30 millions d'euros. Veto du bureau des temps, qui suggère plutôt un étalement des horaires de cours afin de lisser l'affluence dans le métro. Enseignants et personnel administratif se rebiffent. Finalement, en 2012, ils acceptent de tenter l'expérience : 8 000 étudiants de licence entrent en cours à 8 h 30, tandis que les 6 000 étudiants de master, eux, gardent l'horaire habituel de 8 h 15. »

Source : WE DEMAIN n°32. 26 novembre 2020

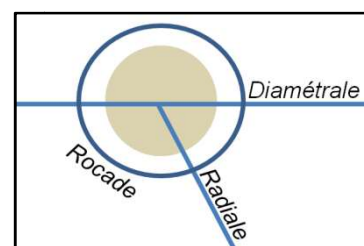
SERM Hauts-de-France Service express régional métropolitain

La loi du 27 décembre 2023 organise la création d'au moins dix SERM en 10 ans, dont celui des Hauts de France.

Une première phase de concertation a été organisée du 19 septembre au 30 octobre 2024. D'autres phases sont prévues jusqu'à la mise en place du service envisagée vers 2040.



Des liaisons à la fois radiales, diamétrales et de rocade



à l'échelle de chaque bassin et reliant les pôles régionaux

LES PRINCIPES DU SCHÈMA DE DESSERTE

- **Augmentation de la fréquence** depuis et vers les pôles de l'aire métropolitaine (≈ 40 km),
Un train toutes les 5-10 minutes alternant rapide/omnibus
- Extension des horaires de service de **5H à 23H**
- **Renforcement sensible de l'offre en heure creuse**
Un train toutes les 15 à 30 minutes
- **Trains rapides prolongés** vers les pôles > 50 km
Deux trains rapides par heures de pointes vers Calais, Dunkerque, Arras, Amiens, Cambrai, Saint-Quentin, Maubeuge.
- **Offre symétrique**, offrant des opportunités de services équivalentes dans toutes les directions.
- Liaisons pôle à pôle sans correspondance à Lille **grâce à une nouvelle gare traversante.**
- **Des opportunités de liaisons de rocades** reliant les pôles régionaux.
- Une amélioration de la **desserte transfrontalière.**
- Accessibilité de l'**aéroport de Lille-Lesquin.**
- Une offre complémentaire de **transport express routier** à étudier.

Le **SERM** est très comparable au **Réseau Express Grand Lille (REGL)** dont la mise en service était envisagée « à horizon 2025 ». Projet qui avait fait l'objet d'un débat public en 2015, auquel le Conseil de Développement du Pays Cœur de Flandre avait apporté sa contribution.

Il s'en distingue par, au moins, deux caractéristiques importantes :

- Une dizaine de projets identiques sont lancés en France sous la conduite de la société des grands travaux. Il devrait en résulter un échange sur les problématiques et les expériences, voire une mutualisation de certaines solutions ? Ces échanges seront facilités par le Cerema¹⁹ qui déploie « *une animation nationale sous forme d'ateliers d'échanges techniques à destination des collectivités et initie une écoute concernant les thématiques* »²⁰.

Un premier sondage a permis au Cerema d'identifier « *quelques thématiques d'intérêt* » retenues par des représentants de collectivités concernées par un SERM

- Organiser les rabattements vers une gare ou un autre PEM d'un SERM (21 réponses)
 - Hiérarchiser et aménager les pôles d'échanges multimodaux (PEM) (20 réponses)
 - Identifier les axes stratégiques et choisir le(s) mode(s) pertinent(s) (19 réponses)
 - Favoriser la bonne coordination des acteurs (19 réponses)
 - Coordonner les tarifications et systèmes billettiques (17 réponses)
 - Déployer des cars express (17 réponses)
 - Organiser l'association, la communication, la concertation (13 réponses)
 - Déployer des lignes de covoiturage (11 réponses)
- Il insiste d'avantage que le REGL sur la complémentarité des modes. Le réseau ferroviaire reste l'élément structurant, mais il doit être complété par d'autres modes lorsqu'il est absent et être accompagné d'une optimisation du rabattement multimodal vers les Pôles d'Échanges Multimodaux – PEM).

Les pôles d'échanges



Les pôles d'échanges ne sont pas une nouveauté. Dès leur origine, l'une des fonctions des gares était de permettre le passage d'un mode de transport à un autre et des activités se développaient souvent autour d'elles (hôtels, restaurants, maisons de commerce...).

En France, depuis au moins une trentaine d'années²¹, cette fonction est devenue l'un des enjeux de la mobilité et de l'aménagement urbain. Elle est donc confortée et valorisée par les territoires.

En Cœur de Flandre, les « hub » du projet Transmobil (Interreg V), la mise en place du réseau Hop bus, la création des pôles d'échanges d'Hazebrouck et de Bailleul, l'aménagement de certaines autres gares (parking, dépose de vélos...), l'accessibilité par des modes de transport actifs participent déjà à cet objectif. Le SERM n'est donc pas à leur origine, mais il est l'occasion d'évaluer et de renforcer l'efficacité des « pôles d'échanges » en place ou prévus. Chaque gare est concernée avec un enjeu qui dépend de leur contexte (localisation, environnement, desserte...)

Attente des usagers

La première phase de concertation avec le public a mis en évidence les attentes des usagers (fiabilité des horaires, fréquence, confort, accessibilité). Ces attentes ne sont pas nouvelles. Elles s'expriment régulièrement, depuis longtemps, dans la presse et dans les réunions d'usagers. Elles correspondent à des besoins prégnants auxquels il faut chercher à répondre le plus tôt possible. Ce sont donc des objectifs à court terme.

¹⁹ Le Cerema, (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) est un établissement public relevant de plusieurs ministères. Il comporte 10 directions territoriales, dont Cerema Hauts-de-France... c'est « *un expert technique dans divers domaines (aménagement, transports, infrastructures, risques, bâtiment, environnement...)* »

²⁰ <https://www.cerema.fr/fr/actualites/services-express-regionaux-metropolitains-serm-demarches>

²¹ Le pôle d'échanges d'Armentières a été achevé en 2008

Le SERM Hauts-de-France, un projet de transformation des mobilités dans la région

Une nouvelle offre ferroviaire grâce un service amélioré en qualité et quantité

- + de trains en heures de pointe et toute la journée
- + de régularité et de fiabilité de service

Objectif du projet : doublement de fréquentation TER à l'horizon 2040 par rapport à 2017

Des déplacements coordonnés via l'intermodalité et l'accès facilité aux gares

- + de coordination entre transport ferroviaire et transports collectifs urbains
- + d'alternatives d'accès vers et depuis les gares par tous les modes de déplacements

8 déplacements en train sur 10 démarrent ou finissent par un autre mode

La multimodalité et le phasage des opérations au cœur des ambitions de service

- + de modes de transport et de déplacement au sein d'une offre globale pour les usagers
- + de réponses concrètes pour les territoires à court, moyen et long terme

Source, Webinaire Cerema SERM : *quelles démarches en cours sur les territoires ? SERM Hauts-de-France - Société des grands projets* 14 novembre 2024 ²²

L'objectif du SERM étant d'apporter « **des réponses concrètes pour les territoires à court moyen et long terme** », les actions proposées ne se limitent pas à celles qui ne pourront être mises en place que vers 2040. Il faut également rechercher des actions pouvant répondre dès maintenant à l'attente des usagers :

- Horaires et organisation facilitant les correspondances bus - TER.
- Sécuriser le rabattement vers les pôles d'échanges et les gares par les modes actifs.
- Renforcer la desserte des pôles d'échanges et des gares par les bus en optimisant l'articulation des lignes et en dépassant les frontières administratives (franco-françaises ou franco-belge) ²³.
- Inciter les générateurs de mobilité à permettre à leurs salariés, usagers et visiteurs de mieux s'adapter aux horaires afin d'étaler les heures de pointe.
- Chercher à mettre en œuvre de nouveaux dispositifs, procédures, matériels de signalétiques, matériels roulants, permettant d'augmenter l'attractivité, la capacité et la fiabilité du réseau en place. C'est pourquoi il faudra s'assurer que les différents centres de recherches ferroviaires, en particulier ceux des Hauts-de-France, soient associés au projet SERM pour enrichir leurs travaux et permettre aux usagers d'en bénéficier dès que possible, même à titre expérimental. (Cf. point suivant)

Remarque

D'autres actions courantes participent aux objectifs du SERM sans qu'ils soient évoqués. C'est ainsi qu'en février 2025, SNCF-Réseau annonçait « *la pose de 28 kilomètres de rail bas carbone entre Nieppe et Hazebrouck qui « améliore la sécurisation du réseau ferroviaire pour garantir la régularité des circulations et répondre aux besoins croissants des usagers* ».

²² https://www.cerema.fr/fr/system/files?file=documents/2024/11/02-3_sgp_ser_m_hdf.pdf

²³ Un exemple : l'absence de liaison bus entre le pôle d'échange d'Armentières et Nieppe ou Ypres. Les bassins de mobilité mis en place par la Loi d'orientation des mobilités et devraient contribuer à cet objectif.

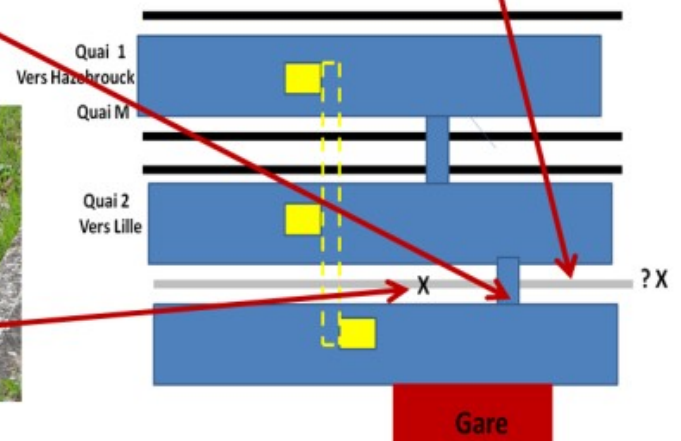
Note sur les centres de recherche et le SERM

Le principale handicap de la gare d'Armentières est le passage obligatoire par des escaliers pour rejoindre les voies. C'est une contrainte pour les usagers dont la mobilité est réduite pour une raison ou une autre et ceux transportant un vélo, une poussette ou des bagages...

Aujourd'hui, les PMR peuvent obtenir, sur demande préalable, l'ouverture d'un portillon et passer, accompagnées d'un agent de la SNCF, sur les voies pour rejoindre les quais. La première voies traversée étant pratiquement inutilisées, comme le démontre les arbustes qui y poussent, il devrait être possible d'ouvrir ce portail en permanence pour permettre à tous les usagers de rejoindre directement le quai 2 (vers Lille).



Le passage piéton actuel est déposé au dessus d'une voie inutilisée : il est situé entre une entrave de la voie et un arbuste

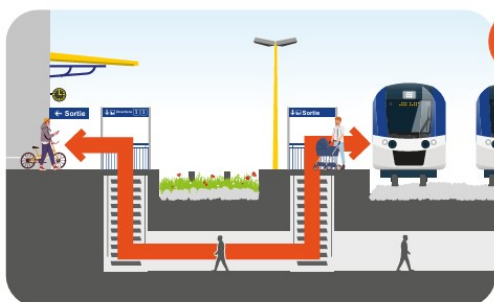


On pourrait donc proposer que le projet de recherche en cours pour étudier une « *Nouvelle génération de "Traversées des Voies à niveau par le Public" (TVP) à partir de l'analyse et de la compréhension du comportement humain* »²⁴ teste ses travaux à la gare d'Armentières.

L'importance de la fréquentation de cette gare et l'absence de trafic sur la voie traversée permettrait d'élargir l'expérimentation tout en résolvant la problématique accessibilité pour au moins la moitié des usagers.

²⁴ Projet de recherche collaboratif entre l'Institut de Recherche Technologique Railenium, SNCF, SNCF Réseau, SCLE et le laboratoire de recherche LAMIH UMR CNRS 8201 de l'Université Polytechnique Hauts-de-France (UPHF) a été lancé dans les locaux de l'IRT à Saint-Denis. <https://railenium.eu>

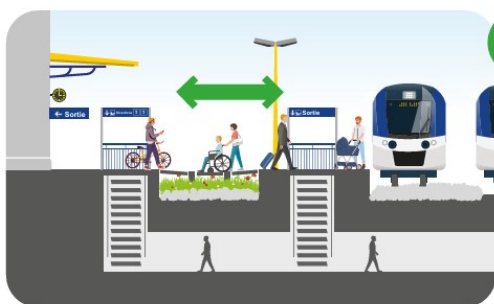
Accessibilité de la Voie ARMENTIÈRES - LILLE



ENGORGEMENT

MAUVAISE ACCESSIBILITÉ

*Mobilité réduite
Poussettes
Séniors
Valise
Vélos*



UN CHEMINEMENT SIMPLE !
Au moins pour le quai 2

D'autres recherches portent sur le matériel roulant

Divers projets de trains légers²⁵ sont à l'étude, dont deux portés par plusieurs acteurs coordonnés par « groupe SNCF »²⁶, pour redynamiser, voir réactiver, des petites lignes ferroviaires ne supportant plus le poids des trains classiques.



TELLi (Train Léger Innovant) 60 places assises



DRAISY 30 places assises

Il serait donc cohérent de tester, la faisabilité de leur utilisation sur les lignes Ascq-Orchies²⁷, Lille Comines²⁸, Armentières-Merville/La Gorgue²⁹, Adinkerque-Dunkerque. Mais on pourrait au moins étudier l'intérêt et de la faisabilité de leur utilisation, pendant les heures creuses sur des lignes importantes, car leur coût d'exploitation est plus faible et que l'on peut envisager dans une phase ultérieure une conduite semi autonome (niveau GoA3), voire plus cf supra. La participation du Cerema à l'étude du SERM devrait faciliter cette réflexion.

²⁵ Les tram-train sont également un type de train léger, mais leur vocation est de circuler sur deux réseaux. le réseau tramway urbain en milieu urbain et le réseau ferroviaire. Celui de Sarrebruck qui est transfrontalier, (il parcourt 1,5 km sur le réseau ferré français) est considéré comme un première mondiale. Aujourd'hui d'autres tram-trains ont été mis en place (Mulhouse, Ile de France...)

²⁶ <https://www.groupe-sncf.com/fr/innovation/mobilite-territoires>

²⁷ Fermée fin juin 2015

²⁸ Fermée depuis mi décembre 2019

²⁹ Fermée aux voyageurs depuis novembre 1958. Cette voie (unique) est encore utilisée pour le fret destiné à Roquette, Elle est donc régulièrement entretenue est aménagée. Un nouveau système de signalisation (BAPR - block automatique à permissivité restreinte à été mis en place.

Autres projets

On peut aussi citer le projet **Écotrain**, navette de 30 places, pouvant être mis en convoi par « attelage virtuel » (platooning). Développé par une startup soutenue, entre autre, par la Région Occitanie qui était toujours d'actualité en mars 2025. Selon l'un de ses promoteurs, les coûts d'exploitation de cette navette autonome pourraient « être réduits de 30 à 70 % par rapport aux solutions existantes ».



Par contre Le projet **Taxirail**, initié en Bretagne, a été abandonné en juillet 2024 faute de financement

« Groupe SNCF » étudie également une navette ultra-légère, **Flexy (9 places)**, pouvant passer facilement de la route au rail et réciproquement. Le parcours sur rail, peut ainsi être complété par des parcours routiers pour « acheminer les habitants » au plus près ». Elle serait conduite par un chauffeur dédié aux heures de pointe. Aux heures creuses un particulier pourrait la réserver



Sur les voies uniques, des plateformes (routières) permettraient les croisements et les dépassements



Remarque : au Japon le DMV (Dual Mode Vehicle) est un midibus de 21 places assises. Roulant à des vitesses maximales de 100 km/h sur route et de 60 km/h sur rails.

Conduite automatisée³⁰

DEGRÉ D'AUTOMATISATION	FONCTIONNEMENT DU TRAIN	MISE EN MARCHÉ DU TRAIN	MARCHE ET ARRÊT	FERMETURE DES PORTES	OPERATION EN CAS DE PERTURBATION
GoA 1 	Protection automatique du train avec conducteur			Conducteur	
GoA 2 	Protection automatique du train + exploitation automatique avec conducteur				
GoA 3 	Exploitation du train sans conducteur	Automatique		Personnel	
GoA 4 	Exploitation du train sans assistance				

Source: selon IEC Standard 62290-1



³⁰ <https://wiki.lafabriquedesmobilités.fr/wiki/TELLi>

Open Payment dans les transports publics

L'Open Payment c'est l'utilisation de la carte bancaire pour accéder au transport public. Les expériences en France et à l'étranger montrent qu'il simplifie les usages et qu'il facilite l'intermodalité.

Un groupe de travail a été mis en place lors du congrès Mobil'in Pulse de janvier 2025. Il a pour la première fois réuni des représentants des différents secteurs concernés : AOM (Autorités Organisatrice de la Mobilité), exploitants des transports publics, billettique, banques, conseil et ingénierie. Cette diversité des participants a permis de croiser les différentes problématiques.

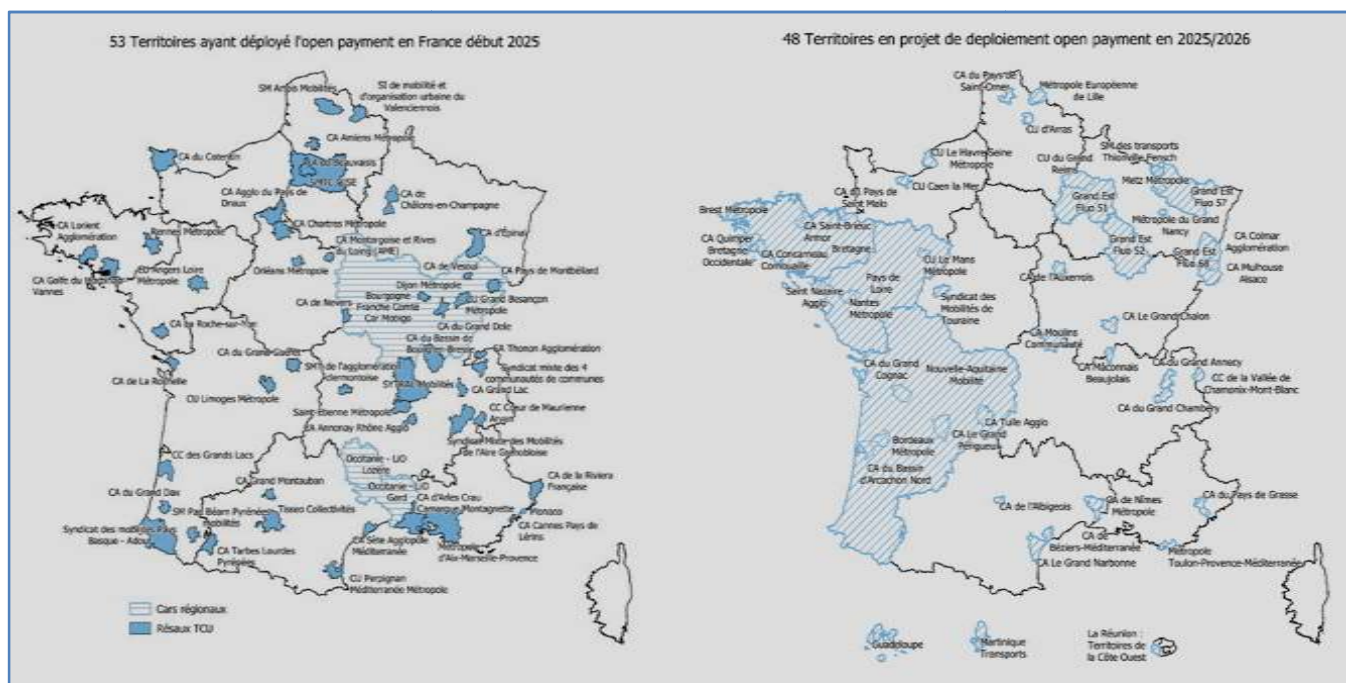
Son rapport « Que peut-on attendre de l'Open Payment pour les transports publics et la decarbonisation des mobilités ? » vient d'être publié. Il est téléchargeable. La conférence du 23 septembre avait pour objet la présentation de ce rapport.

Synthèse de la conférence³¹ du 23 septembre 2025

■ Diffusion

- L'Open Payment se développe massivement, en France et à l'étranger. Il est facilité par la diffusion des cartes bancaires (En France 94 % des majeurs ont une carte bancaire).- NDLR De plus les usagers utilisent souvent leur carte au distributeur de titres de transport

En France, 53 réseaux de transport sur environ 200 proposent l'Open Payment. Dans deux ans ce sera un réseau sur deux, car 48 sont en développement.



³¹ Conférence hybride (présentielle et virtuelle) organisée par le Cerema et Mobil'in Pulse.

- L'Open Payment concerne tous les réseaux : petits, moyens ou grands.
- Il existe différents systèmes, et les AOM³² ne les développent pas de la même façon en raison de leur stratégie mobilité et d'un développement progressif.

■ Aspects usagers

- Plus besoin de se rendre à un distributeur automatique de titres (DAT) avec les risques de devoir faire la queue.
- Plus besoin de comprendre une tarification parfois complexe.
- L'obstacle linguistique pour les non-francophones est supprimé.
- Les systèmes d'Open Payment permettent à un groupe, en particulier une famille, de valider son voyage avec une seule carte bancaire (Multivaldation).
- Le coût de la transaction est proche celui d'un retrait à un distributeur.
- Changement d'habitude : le titre doit être validé au début du parcours et à la fin.

■ Aspects exploitation

- Le service est plus attractif : simplicité du paiement et plus grande vitesse en raison de la suppression de la vente de titre par le chauffeur. Il en résulte ainsi une augmentation de la fréquentation.
- Il évite la fraude « grise » (un usager qui renonce à prendre un billet pour éviter de rater son bus lorsqu'il arrive à la dernière minute.)
- À Londres 100 Ms de £ par an pendant 6 ans ont été économisées par l'Open Payment.
- Le taux de recouvrement est d'environ 99%. Une assurance permet d'atteindre un taux de 99,5%. Le risque résiduel porte sur les comptes à l'étranger.
- Prévoir une communication en particulier pour expliquer les nouvelles pratiques.
- La mise en place de l'Open Payment peut se faire en installant des valideurs multisupports lors du renouvellement du dispositif existant, ou en implantant de petits valideurs dédiés aux cartes bancaires. (Ils sont moins nombreux et nécessitent moins de maintenance, moins de personnel que les systèmes traditionnels)
- l'Open Payment permet de fournir des informations précises agrégées et anonymisées sur la mobilité. Elles seront plus nombreuses et riches si un grand nombre de clients ouvre un compte associé³³ à sa carte bancaire. Pour les y inciter, ce compte permet à l'usager de bénéficier d'avantages : enregistrer son profil afin de bénéficier des tarifs adaptés, obtenir des justificatifs, de corriger ses déclarations, en particulier sa validation de sortie.

- **Usages :** Lors de sa mise en place, l'Open Payment est souvent destiné aux seuls usagers occasionnels (habitants et visiteurs dont les touristes). du réseau urbain car sa tarification est plus simple³⁴.

Il est également adapté à une catégorie, souvent oubliée, les occasionnels réguliers. C'est-à-dire les usagers qui utilisent plus qu'exceptionnellement les transports en commun mais sans pouvoir répondre aux critères leur permettant de bénéficier d'un abonnement.

Par la suite, le dispositif s'applique à d'autres services et à d'autres usagers.

Une fois l'Open Payment mis en place, les usagers s'approprient très vite ce geste simple pour acheter et valider leur titre de transport. En moyenne quelques semaines après la mise en place de l'Open Payment, 20% des titres sont achetés par ce dispositif. Au bout de quelques mois on peut atteindre 40 à 50% voire plus. Ainsi à Londres, où le dispositif a été mis en place en 2014, on enregistre 73% de validation via l'Open Payment.

³² Autorité Organisatrice de la Mobilité

³³ Compte ABT (Account Based Ticketing)

³⁴ La tarification du réseau est généralement « plate ». La tarification plate consiste à proposer un tarif unique sur l'ensemble des lignes ou du périmètre sur lequel il est disponible ...source CEREMA.

■ Les SERM

L'Open Payment facilite l'intermodalité qui est à la base des SERM, en simplifiant la vie de l'utilisateur qui peut passer plus facilement d'un mode à l'autre. Il lui suffit de valider avec sa carte bleue le début et la fin de chaque étape de son parcours.

Mais chaque SERM concerne plusieurs AOM ayant des pratiques différentes.

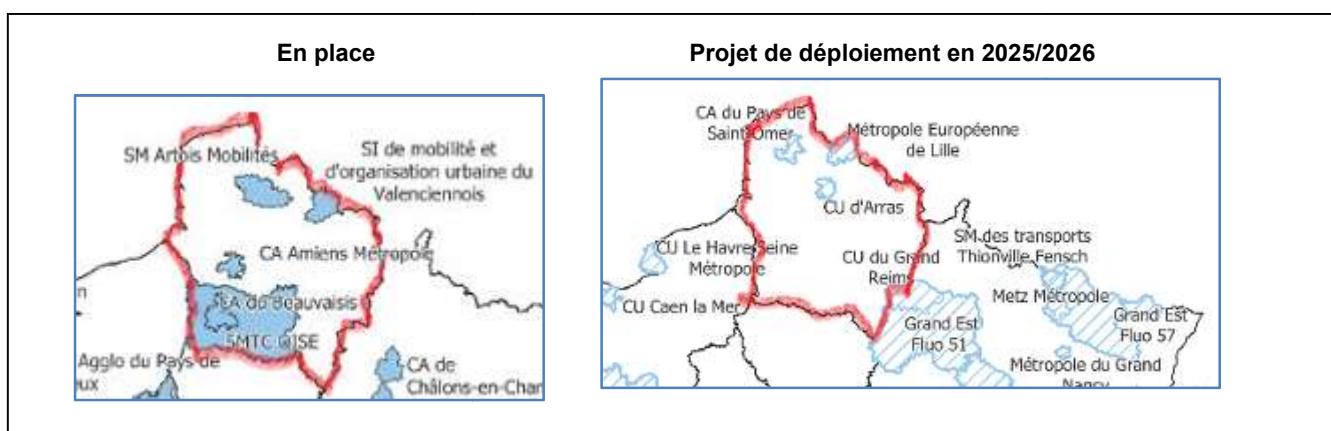
Deux approches sont possibles :

Un seul dispositif d'Open Payment rajouté aux divers dispositifs déjà en place. Une plateforme unique permet d'appliquer la tarification et reverser les sommes dues aux différents acteurs. (Système utilisé aux Pays Bas).

Un concentrateur permettant la coexistence de différentes solutions d'Open Payment. (Système expérimenté au Royaume Uni)

Dans les deux cas, l'utilisateur utilise les mêmes valideurs sur tout le territoire concerné.

L'Open Payment dans les Hauts de France³⁵



L'Open Payment à Bruxelles



³⁵ En raison du nombre important de visiteurs attendus en 2023 et 2024 (Coupe du Monde de Rugby, épreuves sportives de basketball et Handball ; Braderie) la MEL a lancé une expérimentation de l'Open Payment de juillet 2023 au 31 Octobre 2024. Les valideurs qui étaient dédiés aux cartes bancaires ont été ouverts aux validations avec carte Pass Pass.

Objectifs

Le « forum » proposé permettrait à chacun de s'exprimer sur la mobilité en cœur de Flandre : (avis, problèmes, souhaits, propositions, initiatives...) afin de,

- prendre en compte des besoins de mobilités diversifiés et évolutifs ;
- débattre d'éventuelles problématiques n'ayant pas encore été abordées ;
- de découvrir pour les promouvoir des « bonnes pratiques citoyennes » ;

- de mobiliser les habitants (compétences, expériences, besoins, etc...) pour constituer une **intelligence collective** au service d'une mobilité efficace et durable en Cœur de Flandre.

Philippe Labat³⁶



« Personne ne sait tout, tout le monde sait quelque chose ». Pierre Lévy³⁷

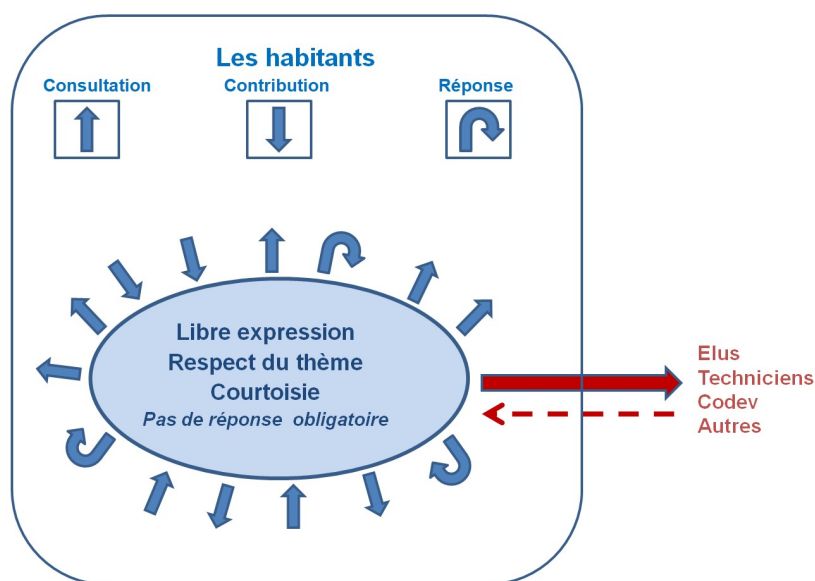
Principes de fonctionnement

- **Aucune réponse directe des administrateurs du site.** Une réponse « officiel » à chaque contribution serait lourde à gérer et parfois compliquée car certains sujets peuvent être encore en débat. Il est donc préférable de prévenir les contributeurs qu'ils n'auront ni réponse ni observations officielles directes. Par contre chaque participant pourrait répondre pour confirmer, contester, relativiser, compléter... sous réserve de ne pas insulter ou dénigrer, pour ne pas casser le débat, et de rester dans le thème.

- « **Open data** ». Ce qui est publié pourrait être repris, modifié par un autre contributeur.

- **Obligation de s'identifier.** L'utilisation d'un pseudonyme serait possible, mais avec une identification préalable auprès de l'administrateur du site, pour que chacun puisse être contacté, en cas de besoins (demande de précisions, proposition d'actions...). C'est aussi un moyen de responsabiliser les contributeurs.

- **Utilisation du forum.** Les contributions seront par nature diversifiées, inégales, et probablement répétitives. Certains contributeurs au Forum pourront prendre l'initiative d'en rapprocher certaines pour en faire la synthèse et les enrichir, mais surtout, **des membres du Conseil de développement**, ou associés (dont comité des usagers ?) devront consulter régulièrement le forum pour rédiger une analyse de son contenu et alimenter leurs propres travaux. Son utilisation par Cœur de Flandre Agglo est souhaitable, mais elle dépend de ses choix.



³⁶ Philippe Labat : Développer l'intelligence collective Vuibert 1e édition - mars 2019

³⁷ Pierre Lévy « L'intelligence collective. Pour une anthropologie du cyberspace. » La Découverte, 1994.

Mise en place

Si son principe est adopté, il restera à préciser les modalités pratiques de sa mise en place. Modalités qui pourront prévoir une phase expérimentale.

Il faudra également préciser si ce forum doit être mis en place à un au niveau local ou régional par exemple en élargissement et en pérennisant le forum mis en place pour le SERM ?

Les deux niveaux pourraient également être articulés pour prendre en compte à la fois les spécificités locales et les problématiques dépassant le seul Cœur de Flandre.

Notes

■ *Un forum avait été mis en place en 2014 dans le cadre du Pays Cœur de Flandre*³⁸

■ *SERM Hauts-de-France :*

Pour permettre la consultation de son projet par le grand public la Société des grands projets a mis en place du 19 septembre au 30 octobre 2024 des publications, des rencontres, des ateliers des balades commentées et une contribution en ligne.

Accédez aux contributions en ligne



Partagez vos pratiques de mobilité



Donnez votre avis sur les solutions apportées par le SERM Hauts-de-France



Vos idées pour rendre les transports en commun plus attractifs



Espace de contribution libre sur le projet du SERM Hauts-de-France

³⁸ Un forum avait été mis en place en janvier 2014 par Gauthier Catteau (application Discord) pour le Conseil de Développement du Pays Cœur de Flandre. Faute de financement il a dû être fermé et son contenu a été perdu. En décembre 2014, il enregistrait 3226 visites de 511 visiteurs différents, hors robots.

INNOVATIONS

Les innovations relatives à la mobilité sont très nombreuses. Malheureusement, les annonces de lancement sont souvent médiatisées alors que les abandons sont plus discrets. Il est pourtant important de les suivre afin de détecter, puis évaluer celles qui pourraient, éventuellement, répondre à un besoin du territoire. Cette observation supposerait aussi de connaître les raisons des échecs comme des réussites car elles peuvent s'expliquer par un contexte spécifique.

Ces innovations portent sur les divers aspects de la mobilité : **services** (covoiturage ; autopartage, applications accompagnant les voyageurs) **équipements** ou **véhicules**.

Deux exemples

► Les navettes routières autonomes

Plusieurs expérimentations ont montré leur efficacité technique et leur acceptation par le public. Elles ont aussi montré que l'une de leurs limites actuelles est la cohabitation avec les autres modes. C'est ce que démontre l'abandon de l'expérimentation sur divers sites, dont le campus de Villeneuve d'Ascq, le parvis de La Défense à Paris et Giveny (gare – musée Claude Monet)

Par contre l'expérimentation du bois de Vincennes illustre une meilleure cohabitation, probablement parce qu'elle concerne des usagers moins nombreux circulant d'une manière plus linéaire sur des axes, souvent sans voitures.



On pourrait donc imaginer l'étude de faisabilité d'axes réservés à une navette autonome et aux modes actifs, complétés par une réflexion pour passer de la cohabitation à la complémentarité
Exemple : une remorque porte vélos, permettrait à un cycliste d'emprunter la navette en cas d'incidents, fatigue, pluie...

► KIWEE

Ce projet est porté par la société lyonnaise Metacar ³⁹, Il s'agit de petits véhicules électriques comportant deux places, un rehausseur pour enfant et un stockage pour les courses.

Ils peuvent être conduits sans permis.



Les véhicules peuvent s'encaster par groupe de dix, comme les caddies d'un supermarché.

Cette fonction permet de réduire l'emprise au sol de leur stationnement et les recharger avec un seul chargeur.

Elle permet également de les transporter par convoi, le premier véhicule tirant les neufs autres. Il est ainsi possible de gérer les stations pour les adapter à des besoins variant pendant la journée, mais aussi pendant la semaine. Ainsi, une « grappe » de véhicules peut être localisée sur une zone d'activité en semaine et sur un lieu de loisirs le week-end. Un véhicule peut aussi être déposé devant un domicile.



Le projet intègre également une dimension sociale forte, en facilitant l'accès à la mobilité pour les jeunes. Au lancement, le service d'autopartage sans permis serait accessible à partir de 18 ans mais l'objectif est de permettre aux jeunes à partir de 14 ans qui possèdent le BSR (Brevet de sécurité routière) de les utiliser.

“Sur cet aspect là, le verrou se situe au niveau de l'assurance. Aujourd'hui, les assureurs ne veulent pas assumer ce risque. Mais nous venons d'intégrer l'incubateur de Groupama pour travailler ce sujet et trouver une solution. C'est crucial pour permettre à des jeunes en alternance, des lycéens de se déplacer en multimodalité”, ajoute la CEO. Prendre un train régional ou un car pour se rendre à l'école ou dans son entreprise et compléter le trajet avec une voiture en autopartage pour les derniers kilomètres, cela permet à des jeunes de poursuivre leur apprentissage dans les meilleures conditions.⁴⁰

³⁹ <https://www.kiweemobility.com/>

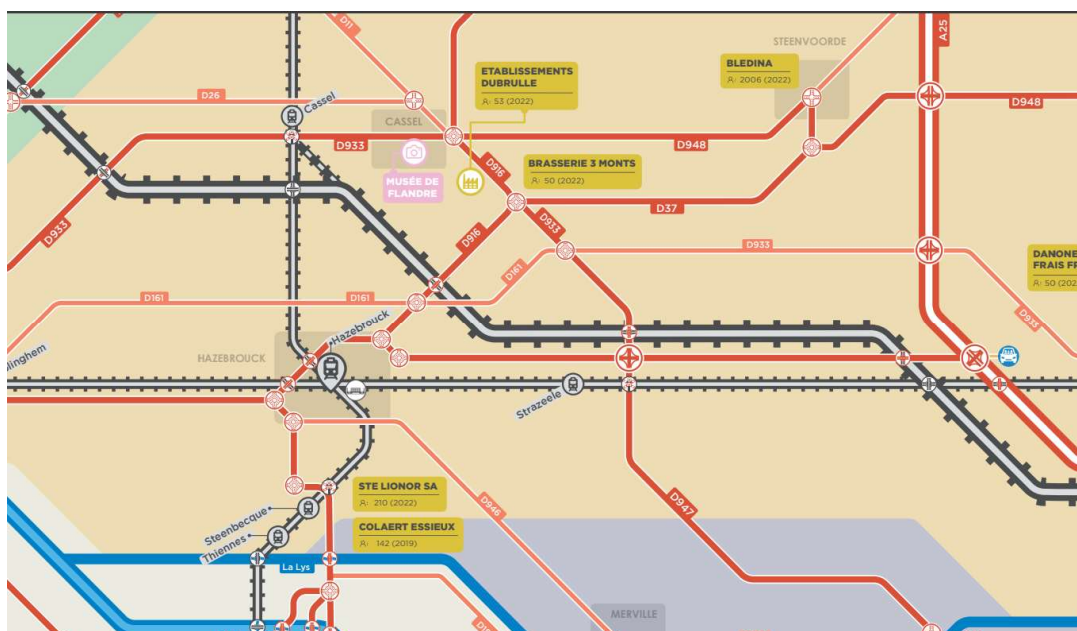
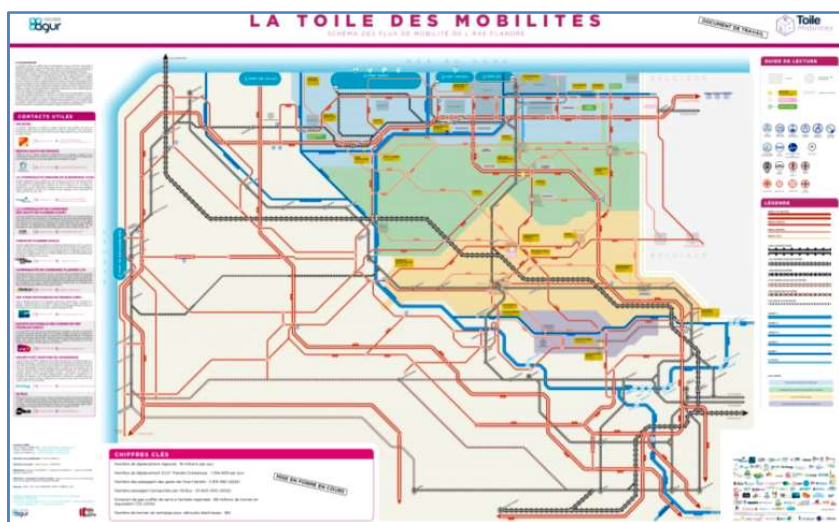
⁴⁰ https://association.centralesupelec-alumni.com/medias/editor/People_of_CentraleSupelec/Kiwee_Metacar.pdf

«La toile de la mobilité»⁴¹ « Schéma des flux de mobilité de l'axe Flandre ».



6 fév. 2024

« ...La Toile de la mobilité, tissée dans une logique de co-construction et de regroupement des données issues de différents partenaires, se veut être un véritable outil d'aide à la décision. En superposant les réseaux (routiers, ferrés et fluviaux) ainsi que les générateurs de flux du territoire (industries, sites touristiques et culturels et espaces naturels), elle permet de mieux appréhender la complexité des systèmes de mobilités, à l'échelle de l'Axe Flandre, ainsi que le système global dans lequel il s'intègre. En visualisant ces connexions entre réseaux et générateurs de flux, l'outil permet de planifier un développement équilibré, durable et harmonieux du territoire »



⁴¹ <https://www.agur-dunkerque.org/blog/-la-toile-des-mobilites-un-premier-schema-des-interactions-entre-les-generateurs-de-traffic-et-les-infrastructures-de-transport-billet-8572.html#&gid=1&pid=1>

À partir du **6 janvier 2024**, les transports publics deviendront plus durables, fiables et flexibles.



Extrait d'un document de Lijn
<https://www.delijn.be/fr/content/hoppin/>

« L'accessibilité de base », le nouveau modèle de transport des Autorités flamandes

Grâce à la nouvelle vision en matière de mobilité Hoppin, chaque citoyen pourra atteindre sa destination plus facilement en Flandre. De quelle façon ? En effectuant ensemble Hoppin : vous vous rendez alors du point A au point B en empruntant plusieurs moyens de transport durables, coordonnés efficacement entre eux.

Avec Hoppin en Flandre, nous effectuons la transition vers des transports publics plus efficaces, durables et flexibles.

Ainsi, vous pourrez vous déplacer aisément de ville en ville grâce à l'offre de train améliorée. Ensuite, des trams ou des bus fréquents vous permettront de rejoindre rapidement le centre de la ville par le biais des principaux axes routiers. Enfin, en ce qui concerne les distances plus courtes de votre déplacement, vous pourrez emprunter les transports flexibles (accessibles). Voyagez-vous seul(e), en groupe, fréquemment ou régulièrement ? Désormais, **tout le monde se déplacera plus aisément !**

Hoppin: ensemble sur la voie de la mobilité de demain

Le train, le tram et le bus demeurent des valeurs sûres. Aux endroits où les besoins en transports en commun sont plus importants, nous en prévoyons davantage, tout en veillant à une bonne coordination avec notre réseau cyclable et routier :

les trains au niveau des axes routiers très fréquentés entre les villes ;

les bus et les trams dans les centres urbains, ou vers les grands pôles d'attraction comme les écoles et les hôpitaux, par exemple.

En d'autres termes, nous faisons mieux correspondre l'offre à la demande de nos voyageurs

Tel est le cœur du accessibilité de base, le nouveau modèle de transport des Autorités flamandes. À cet égard, les transports en commun occupent une place centrale. Par ailleurs, il existera **une meilleure harmonie** entre **les différents types de moyens de transport** à combiner, de sorte qu'il sera plus facile d'effectuer une correspondance pour emprunter des transports flexibles, tels que des sous-systèmes (la voiture, le vélo, la trottinette, par exemple). À cet égard, nous nous référons à la quatrième couche du modèle de transport à plusieurs niveaux décrit ci-dessous.

Une telle correspondance pourra se faire au niveau d'un **point Hoppin**, à savoir une jonction de différents moyens de transport. Nous appelons cette combinaison la « combimobilité », ou la mobilité combinée.

Ce nouveau modèle fait actuellement l'objet d'un travail intense. Il va sans dire que De Lijn y apporte sa contribution. Comment procédons-nous, et qu'est-ce que cela signifie pour vous ?

La base : un modèle de transport à plusieurs niveaux

Hoppin se compose de 4 « couches ».

1 - Le réseau ferroviaire : la base des transports en commun.

2 - Le réseau central constitue la première partie du nouveau réseau, et forme la base du transport urbain et régional. Les bus et les trams relient les centres, desservent les pôles d'attraction centraux, et relient les banlieues aux autres villes.

3 - Le réseau complémentaire : la deuxième partie du nouveau réseau. Entre les petites villes et les communes, des bus amènent les passagers vers le réseau central et le réseau ferroviaire. Ainsi, ce réseau peut également inclure le trafic entre le domicile et le travail, ainsi que le trafic entre le domicile et l'école, ce type de trafic étant observé uniquement durant les heures de pointe.

4 - Le transport flexible : l'offre « flexible ». Il peut s'agir d'un Hoppinbus ou d'un taxi (Hoppinflex) qui peut être réservé à la demande, de voitures partagées, de vélos partagés, ou d'un autre système de véhicule partagé. L'offre en matière de transport flexible comprend également l'offre Hoppinflex+, à savoir l'offre destinée aux personnes à mobilité réduite (le transport à l'attention de groupes cibles).

En harmonisant ces 4 couches de manière optimale, nous obtenons un modèle de transport efficace.

La **combimobilité** est la combinaison de différents moyens de transport du modèle de transport à plusieurs niveaux susmentionné, en fonction des souhaits des usagers.

Un exemple : vous roulez à vélo jusqu'à l'arrêt De Lijn le plus proche, où vous empruntez le bus De Lijn jusqu'au point Hoppin. À cet endroit, vous empruntez le vélo (ou la trottinette) Hoppin jusqu'à votre destination finale.



Il existe de nombreuses possibilités de combinaison, y compris pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Quel est l'avantage pour vous en tant que voyageur ?

Aujourd'hui, comment vous rendez-vous à l'école, au travail ou à une autre destination ? Il est fort probable que vous optiez pour une combinaison de différents moyens de transport : le train, le bus ou le tram, votre propre vélo ou voiture, un vélo partagé ou une trottinette partagée, etc. Une meilleure harmonisation de ces différents moyens de transport vous permettra **d'atteindre votre destination de manière plus rapide et plus facile**.

Grâce au fait que nous misons au maximum sur l'accessibilité des principaux axes routiers, et que nous nous attelons à une harmonisation parfaite des quatre couches du réseau, il sera ainsi possible, à l'avenir :

- de se déplacer plus facilement à bord des transports en commun ;
- de se déplacer plus rapidement.

Hoppin est une initiative des Autorités flamandes avec les villes et communes, élaborée afin que chacun puisse se déplacer de manière rapide et confortable.

Réforme des numéros de ligne

...Les lignes urbaines à haute fréquence ont un numéro à un chiffre. Une ligne régionale (ligne de cadencement) sur laquelle vous pouvez compter toute une journée comporte deux chiffres. Les lignes à trois chiffres sont des lignes fonctionnelles qui ne circulent qu'aux heures de pointe, par exemple en fonction des écoles ou des déplacements domicile-travail.

De Lijn Flex (ex Belbus)

Les transports en commun réguliers (bus, tram, train ou métro) n'offrent-ils pas de solution, ou seulement une solution partielle dans le cadre de votre déplacement ? Dans ce cas, vous pouvez faire appel à De Lijn Flex. Grâce à Hoppin, découvrez si vous pouvez emprunter le Flexbus dans le cadre de votre déplacement, et réservez votre déplacement à l'avance.

