

RÉ- INVENTONS LES MOBILITÉS

AIRE MÉTROPOLITAINE
DE LILLE ET LES
HAUTS-DE-FRANCE

Janvier 2026



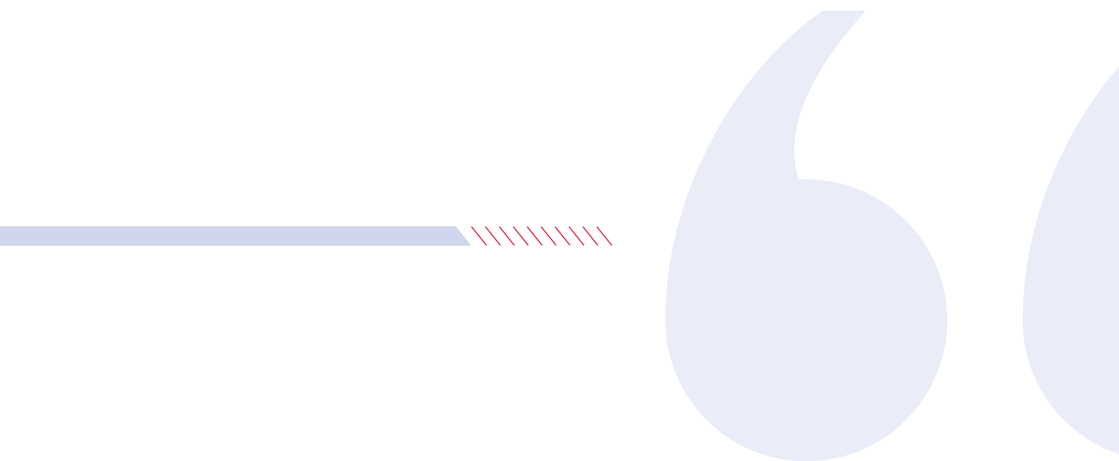
CCI HAUTS-DE-FRANCE

grand.s
la communauté

Mouvement
des Entreprises
de France
Hauts-de-France



cpme
HAUTS-DE-FRANCE





Réinventons
les mobilités
dans l'Aire
métropolitaine
de Lille et les
Hauts-de-France



SYNTHÈSE

Le monde économique uni par l'urgence des enjeux de mobilité

Longtemps appréhendée comme une politique sectorielle, la mobilité constitue aujourd'hui l'un des déterminants majeurs du développement économique, de la cohésion sociale et de l'attractivité territoriale. Ce sujet s'impose désormais comme un enjeu transversal, structurant l'ensemble des dynamiques territoriales en France et en Europe.

Ce thème se révèle tout particulièrement essentiel pour l'aire métropolitaine de Lille, en raison de sa géographie multipolaire (grand nombre de centres urbains) et de la diversité des territoires présents — de la métropole de Lille aux espaces portuaires de Dunkerque et du littoral, de la conurbation de l'ex-bassin minier et du Grand Hainaut aux territoires semi-ruraux de la Flandre — ainsi que de son positionnement au cœur des grands corridors européens.

Ce sujet constitue en outre un vecteur majeur de bien-être, de compétitivité économique et d'inclusion sociétale. La capacité à se déplacer efficacement, quotidiennement et durablement conditionne en effet l'accès à l'emploi, la compétitivité des entreprises, l'équité territoriale et la qualité de vie des habitants.

Dès 2020, la CCI Hauts-de-France et le MEDEF Lille Métropole ont alerté sur l'importance des enjeux de mobilité. Ils ont mis en lumière plusieurs problématiques majeures pour les entreprises et les résidents : congestion chronique du nœud lillois, dépendance massive à la voiture individuelle, décrochage progressif de certains territoires périphériques.

Cinq ans plus tard, ce diagnostic demeure largement d'actualité, malgré les efforts engagés et les transformations observées.

Cette nouvelle contribution des milieux économiques ne vise pas à blâmer, à chercher des coupables ou à se partager les responsabilités de cette absence d'évolutions majeures. Il s'agit d'un document qui tente de mettre en lumière les progrès réalisés, les évolutions à conforter et de définir une trajectoire collective, en se basant sur les grandes réussites de notre territoire mais aussi en s'inspirant des actions mises en œuvre partout en Europe pour relever ces défis des mobilités.

Entreprises et monde économique, acteurs publics et institutionnels, entités nationales et locales : toutes et tous, en fonction de nos compétences, pouvons et devons jouer un rôle dans l'amélioration de cette situation. Il nous reste à agir !

DES ACTIONS ET DES ÉVOLUTIONS MAJEURES, MAIS UN DIAGNOSTIC ÉVOLUANT PEU

La crise sanitaire a profondément modifié les pratiques de mobilité et les modes de vie. Le développement du télétravail, la montée en puissance des tiers-lieux, l'essor des mobilités actives dans les centres urbains et l'évolution des aspirations résidentielles ont contribué à recomposer les flux. Dans le même temps, l'étalement urbain s'est accentué, allongeant les distances domicile-travail et renforçant la dépendance à la voiture dans les zones peu denses. Le secteur de la logistique a, quant à lui, continué de croître, exerçant une pression accrue sur des infrastructures déjà saturées.

Cette période, marquée par la mise en œuvre de politiques en faveur des mobilités douces et collectives, ainsi que par le renforcement des actions en faveur de la décarbonation des flux (covoiturage, etc.), a abouti à une situation « paradoxale » : jamais les pratiques de mobilité n'ont été aussi diversifiées, et pourtant jamais la dépendance au réseau routier n'a été aussi forte. Les grands axes autoroutiers, en particulier l'A1, fonctionnent désormais en surcharge quasi permanente. La congestion n'est plus un phénomène ponctuel ou conjoncturel, mais une caractéristique structurelle du système de mobilité régional. Elle s'étend dans le temps, débute plus tôt le matin, se prolonge plus tard le soir et se diffuse à l'ensemble du réseau secondaire, rendant l'ensemble du système extrêmement vulnérable aux aléas.

Autre fait majeur : cette mobilité ne concerne plus uniquement les axes alimentant la métropole de Lille. Les flux quotidiens dessinent un territoire vécu beaucoup plus large, allant de Dunkerque à Maubeuge, d'Arras au bassin minier, à la Flandre intérieure et au littoral. Les mobilités ne sont plus uniquement radiales, entre une périphérie et un centre, mais de plus en plus transversales et interterritoriales. Or, l'offre de transport collectif demeure largement structurée par des périmètres administratifs hérités, inadaptés à cette réalité fonctionnelle. Faute d'une réponse à cette échelle, la voiture individuelle reste le mode dominant pour près de 70% des trajets domicile-travail, avec des taux d'autosolisme particulièrement élevés sur les grands axes interurbains.

Les conséquences de cette saturation sont multiples et profondes. Sur le plan économique, elle pèse directement sur la performance des entreprises : retards de livraison, désorganisation des chaînes logistiques, surcoûts, difficultés d'accès aux zones d'activités et tensions accrues sur le recrutement. Sur le plan social, elle fragilise l'accès à l'emploi et aux services pour une partie croissante de la population, en particulier dans les couronnes périurbaines et rurales, où les alternatives à la voiture restent limitées. Sur le plan territorial, elle accentue les inégalités entre les espaces centraux, mieux dotés en solutions de mobilité, et les territoires plus éloignés, progressivement assignés à une mobilité contrainte.

SORTIR DU TOUT INFRASTRUCTURE POUR RÉPONDRE À CES ENJEUX DE MOBILITÉ

Depuis 2020, de nombreuses initiatives ont pourtant été engagées. Le développement du covoiturage, soutenu par des plateformes régionales et un maillage croissant d'aires dédiées, a démontré son potentiel. Les expérimentations de voies réservées et de gestion dynamique du trafic ont permis d'améliorer la fluidité sur certains tronçons autoroutiers. Les plans de mobilité en entreprise ont contribué à une acculturation progressive des acteurs économiques à ces enjeux et à une meilleure rationalisation des flux. Les politiques cyclables ont connu un essor notable dans plusieurs villes. Parallèlement, de grands projets structurants ont avancé, au premier rang desquels le Canal Seine-Nord Europe, le Service express régional métropolitain ou encore la modernisation de certaines lignes ferroviaires.

Ces avancées sont réelles et doivent être reconnues. Toutefois, leur impact demeure limité par leur caractère fragmenté, expérimental et insuffisamment coordonné. Trop souvent, ces initiatives restent cantonnées à des territoires pilotes ou à des publics spécifiques, sans produire l'effet de masse nécessaire pour transformer durablement les pratiques. *« Les acteurs publics n'avancent pas assez vite dans leurs projets. Les entreprises s'investissent encore trop peu dans la mise en place de leurs plans de mobilité internes. Les usagers, de leur côté, font au plus simple et privilégient la voiture... »*

Les grands projets d'infrastructures, bien que indispensables, s'inscrivent dans des horizons temporels lointains, alors que les enjeux de congestion, d'accessibilité et de compétitivité appellent des réponses rapides et visibles.

L'action publique en matière de mobilité souffre en outre d'un biais structurel. Sous l'effet des impératifs climatiques et réglementaires, la décarbonation s'est imposée comme l'objectif central des politiques de transport. Si cette orientation est légitime et incontournable, elle a trop souvent conduit à reléguer au second plan la question pourtant essentielle de l'accessibilité quotidienne et de la congestion. Or, la transition écologique ne peut être dissociée des réalités vécues par les habitants et les entreprises. Une politique de mobilité qui ne répond pas aux contraintes de temps, de coût et de fiabilité des déplacements quotidiens peine à être acceptée et appropriée.





RÉINVENTONS NOS MOBILITÉS

Dans ce contexte, le présent document plaide pour une relance des politiques d'accessibilité :

- en sortant du «tout infrastructure», ces projets ne pouvant produire leurs effets qu'à long terme ;
- en travaillant sur plusieurs temporalités : le court, le moyen et le long terme ;
- en changeant d'échelle, de leviers (notamment de financement) et de méthode.

Ainsi, cette contribution du monde économique propose cinq chantiers distincts.

CHANTIER 1

Massifier les solutions technologiques et organisationnelles déjà éprouvées

Ce premier chantier appelle à sortir d'une logique d'expérimentation permanente pour entrer dans une phase de déploiement massif et coordonné des solutions ayant fait leurs preuves. Le covoiturage, les voies réservées, la modulation des flux, les incitations aux horaires décalés, les outils numériques de type MaaS et l'exploitation stratégique de la donnée mobilité doivent devenir des standards régionaux, lisibles et accessibles à l'ensemble des usagers.

Actions proposées :

- 1 Généralisation des voies réservées au covoiturage
- 2 Déploiement complet des dispositifs de modulation dynamique des flux (vitesse et accès)
- 3 Développement des infrastructures et solutions complémentaires
- 4 Campagnes de communication ciblées
- 5 Déploiement et extension du modèle du « péage positif » expérimenté à Lille
- 6 Accompagnement à la définition et à la mise en œuvre des plans de mobilité employeur
- 7 Création et animation de communautés d'acteurs pour le partage de bonnes pratiques
- 8 Développement et déploiement du MaaS (Mobility as a Service) régional
- 9 Exploitation et partage optimisés des données de mobilité régionales
- 10 Encouragement des dispositifs d'incitation aux horaires décalés pour les entreprises et les salariés (écobonus)



CHANTIER 2

Accélérer la mise en œuvre des infrastructures nécessaires

L'aire métropolitaine constitue une réalité vécue pour les résidents de ce vaste bassin de vie, tout en restant contrainte par un réseau d'infrastructures et une offre de services inadaptés. Ce deuxième chantier s'intéresse ainsi à ce que l'aménagement du territoire peut apporter pour structurer ce vaste ensemble de près de 4 millions d'habitants, ce « triangle métropolitain lillois » Maubeuge–Arras–Dunkerque, comprenant notamment Hazebrouck, Lille, Béthune, Lens, Douai, Cambrai et Valenciennes.

Cette question de l'offre de transport et du développement des mobilités dépasse largement les seuls enjeux résidentiels et économiques actuels et locaux. Elle constitue la base d'une structuration territoriale nouvelle, permettant de changer d'échelle : passer d'une métropole économique majeure d'un million d'habitants (la Métropole européenne de Lille) à une métropole internationale de 4 millions d'habitants, en capacité de rivaliser avec Milan ou Barcelone, de construire une deuxième métropole d'envergure mondiale pour la France.

Actions proposées :

- 11 Développer un réseau régional de transport massifié, performant et intégré, tel que proposé par le SERM Hauts-de-France
- 12 Favoriser la complémentarité et l'intermodalité des modes existants par des aménagements spécifiques (parkings, aires de covoiturage, etc.)
- 13 Connecter les modes de transport via une gestion intelligente des flux et des données

CHANTIER 3

Renforcer l'accessibilité internationale du Grand Lille

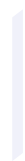
Carrefour ferroviaire de premier plan, plateforme logistique européenne et territoire aéroportuaire stratégique, l'aire métropolitaine dispose d'atouts considérables.

Ceux-ci demeurent toutefois fragilisés par une forte dépendance à des acteurs internes et externes au territoire, ainsi que par des contraintes infrastructurelles limitant les développements, comme l'absence de desserte de Lille par un mode de transport en site propre depuis l'aéroport.

La mise en service du Canal Seine-Nord Europe, le maintien et le renforcement des dessertes TGV, ainsi que la modernisation et l'amélioration de la desserte de l'aéroport de Lille constituent des conditions essentielles pour conforter l'attractivité économique du territoire et son rayonnement européen.

Actions proposées :

- 14 Structurer la logistique de corridors en Hauts-de-France afin de massifier les flux de transport de marchandises
- 15 Consolider et développer le maillage et l'offre de services ferroviaires à grande vitesse
- 16 Lever les freins systémiques au développement de l'aéroport de Lille



CHANTIER 4

Repenser les financements des mobilités

Aujourd'hui, les modalités actuelles de financement des mobilités apparaissent insuffisantes pour soutenir les projets indispensables au développement de l'aire métropolitaine de Lille.

Les sources de financement devront de ce fait évoluer afin de construire un nouveau modèle, permettant à toutes et à tous de continuer à se déplacer tout en responsabilisant l'ensemble des parties prenantes.

Péages routiers, taxes de transit, financements européens, avenir des concessions autoroutières, versement mobilité : l'ensemble de ces mécanismes devra être repensé pour répondre aux défis du financement des mobilités sur l'aire métropolitaine de Lille.

Actions proposées :

- 17 Mobiliser les financements européens et nationaux au service de l'aire métropolitaine de Lille
- 18 Construire un mécanisme financier et technique d'accompagnement des entreprises vers des pratiques vertueuses
- 19 Organiser une conférence du financement des mobilités afin de redéfinir les modalités et les ressources

CHANTIER 5

Se doter d'une gouvernance intégrée des mobilités

Aucune transformation durable des mobilités ne pourra aboutir sans une refondation de la gouvernance et des modalités de pilotage. Malgré les avancées institutionnelles récentes, la gouvernance demeure éclatée, marquée par un empilement de compétences et de temporalités d'action. Cette fragmentation freine la coordination des politiques, la mutualisation des investissements et la capacité à agir à l'échelle vécue par les habitants et les entreprises.

Il devient indispensable de se doter d'instances de pilotage et de coordination renforcées, associant l'ensemble des parties prenantes publiques et privées, capables de définir des priorités claires et de porter une vision partagée.

Actions proposées :

- 20 Créer une autorité organisatrice des mobilités métropolitaine (AOMM) élargie
- 21 Instaurer une gouvernance collaborative multi-acteurs intégrant acteurs publics et privés
- 22 Elargir les compétences de l'AOMM aux leviers d'optimisation des mobilités (données, etc.)
- 23 Lancer LIAISON, plateforme de préfiguration d'une gouvernance des mobilités à l'échelle de l'aire métropolitaine de Lille



“

À la veille d'un cycle électoral majeur, la mobilité s'impose comme un enjeu politique central. Elle cristallise des attentes fortes, concrètes et immédiates, tant du côté des entreprises que des citoyens. Les Hauts-de-France disposent aujourd'hui des outils, des retours d'expérience et des leviers nécessaires pour réussir cette transformation. L'enjeu n'est plus celui de la prise de conscience, mais bien celui de la capacité collective à décider, à coordonner et à déployer des solutions à la hauteur des défis.

Il est encore temps d'agir, mais il n'y a plus de temps à perdre.

”

PRÉFACE

Il n'y a plus de temps à perdre !



En 2020, le Livre blanc de la CCI Hauts-de-France et les propositions formulées par le MEDEF Lille Métropole sonnaient l'alerte : les Hauts-de-France faisaient face à une crise de leur mobilité, devenue frein au développement économique, à l'attractivité régionale, et à la qualité de vie des habitants. L'aire métropolitaine allant de Dunkerque à Maubeuge, en passant par Lille et Arras, est une réalité géographique et humaine, avec l'opportunité de travailler et de vivre à des lieux différents dans ce vaste espace de près de 4 millions d'habitants. Toutefois et sans la mise en place d'une politique de mobilité en mesure de répondre aux grands défis de mobilité de ce vaste territoire, nulle possibilité de porter un projet commun à cette échelle, un projet en mesure de penser et inscrire ce territoire à l'échelle européenne.

Nous appelions alors à un sursaut collectif, à l'engagement de toutes les forces vives et à la mise en œuvre d'actions structurantes pour enclencher un renouveau des mobilités.

Cinq ans plus tard, **les efforts déployés par nombre d'acteurs locaux et régionaux, publics comme privés, ont permis d'engager des transformations.** Partout sur le territoire, des initiatives ont vu le jour : offre de covoiturage, expérimentation de voies réservées, gestion dynamique du trafic, développement des tiers-lieux ou diffusion de plans de mobilité en entreprise montrent qu'un mouvement est en marche. Le Canal Seine-Nord Europe, le Service Express Régional Métropolitain (SERM), l'essor des plateformes multimodales, les outils numériques de billettique commune : tous ces chantiers témoignent d'une volonté et d'une capacité d'agir qui n'existaient pas sous cette forme il y a cinq ans.



Mais cette dynamique, pour réelle qu'elle soit, reste à ce jour inaboutie. Les avancées demeurent souvent localisées, fragmentaires et portées par une minorité d'acteurs ou de territoires pionniers, alors même que la majorité du territoire régional, en particulier les espaces ruraux et périurbains, poursuit son décrochage en matière d'accès à la mobilité. La fracture s'aggrave entre métropoles bénéficiant des innovations et du poids des investissements, et des zones moins denses où la voiture individuelle demeure le seul recours quotidien.

Malgré la multiplication des programmes pilotes et l'émergence d'une culture de l'expérimentation, l'absence d'un passage à l'échelle et d'une capacité à massifier les réponses prive la région des bénéfices d'un changement réellement transformateur. Nos politiques souffrent encore d'une coordination insuffisante, d'une gouvernance éclatée, et de temporalités d'action qui ne répondent pas à l'urgence des attentes des habitants et des entreprises. Les grands projets structurants, bien que salutaires, affichent des calendriers lointains, quand les enjeux de congestion, de report modal, de développement logistique durable et d'équité territoriale exigent des réponses rapides, lisibles et collectivement portées.

Pour toutes ces raisons, ce nouveau Livre blanc commun à la CCI Hauts-de-France et au MEDEF Lille Métropole dresse un état des lieux lucide, met en lumière l'étendue des défis restants, et appelle avec force à accélérer la généralisation des solutions déjà éprouvées et la mise en œuvre d'actions nouvelles.

Nous ne pouvons plus nous contenter d'empiler les expérimentations ou d'accumuler les bonnes volontés : il est désormais impératif de passer d'une logique de laboratoire permanent à une politique de déploiement massif, cohérent et ambitieux sur l'ensemble de la région. **L'urgence n'a pas disparu, elle s'est déplacée : elle n'est plus seulement dans la prise de conscience mais dans la capacité à mobiliser, coordonner et investir à la bonne échelle** – celle du quotidien des habitants et des bassins économiques.

Plus que jamais, le territoire a besoin d'un élan collectif, transpartisan, associant l'ensemble des parties prenantes, pour franchir un cap décisif et inscrire le Grand Lille et les Hauts-de-France parmi les territoires européens où la mobilité participe pleinement à la cohésion sociale, à l'attractivité et à la réussite économique.

C'est possible, car les outils et les exemples existent ; c'est indispensable, car chaque année de retard creuse la fracture et renforce le risque d'assigner une partie des habitants et des entreprises à une mobilité contrainte, pénalisante et source d'exclusion.

A l'aube d'une année 2026 qui va ouvrir un cycle électoral de 3 ans avec successivement des élections municipales, communautaires, consulaires, présidentielles, législatives puis régionales ; et face à ces constats, nous réaffirmons :

il est encore temps d'agir, il n'y a plus de temps à perdre !

Philippe HOURDAIN

Président
CCI Hauts-de-France

Jean-Pierre LETARTRE

Président
GRANDS la Communauté

Philippe LORBAN

Président
MEDEF Hauts-de-France

Laurent DEPOORTER

Président
CPME Hauts-de-France

Partie 1

LE GRAND LILLE ET LES HAUTS-DE-FRANCE : UNE MOBILITÉ A RÉINVENTER

Un territoire sous tension croissante

Depuis 2020, le système de mobilité du Grand Lille s'est profondément transformé, non pas sous l'effet d'un basculement soudain, mais par l'accumulation d'évolutions lentes et convergentes : recomposition des modes de vie après la crise sanitaire, accélération des dynamiques résidentielles en périphérie, essor continu de la logistique et du e-commerce, montée en puissance des mobilités économiques structurantes, sans que l'offre de solutions alternatives ne progresse à un rythme comparable.

La situation actuelle se révèle en outre de plus en plus multiple et complexe, et d'une certaine façon paradoxale. En effet, jamais les pratiques de mobilité n'ont été aussi diversifiées, mais jamais la dépendance à la voiture individuelle et au réseau autoroutier n'a été aussi forte.

L'A1 : COLONNE VERTÉBRALE D'UN SYSTÈME EN SURCHARGE

L'autoroute A1 est emblématique de cette situation. Axe majeur reliant Paris à Lille puis au nord de l'Europe, elle constitue une des principales voies d'entrée dans la métropole. Elle concentre, à elle seule, une grande partie des tensions du système de mobilité régional.

Les données disponibles illustrent l'ampleur du phénomène :

- À l'approche de Lille, le trafic atteint 200 000 véhicules par jour, soit l'un des niveaux les plus élevés d'Europe pour une métropole de cette taille.
- Sur le tronçon compris entre l'A21 (rocade minière) et la métropole, la circulation dépasse régulièrement 180 000 véhicules par jour.
- La part des poids lourds est également considérable avec, sur certains tronçons, environ un véhicule sur trois aux heures creuses, et un sur cinq en pointe.



Ces volumes dépassent largement ceux envisagés lors de la conception de ces infrastructures. La congestion n'est plus un phénomène conjoncturel ou dépendant d'événements particuliers mais une caractéristique structurelle de ce réseau.

L'A1 n'est d'ailleurs plus simplement saturée : elle est sous tension permanente, avec un allongement sensible de la durée et de l'étendue spatiale des embouteillages. Les ralentissements débutent désormais avant 6h30, se prolongent au-delà de 10h, puis réapparaissent dès 15h45 jusqu'à près de 19h30. Cette situation rend la circulation extrêmement vulnérable aux aléas : un accident, un orage, un chantier suffisent à désorganiser l'ensemble de la hiérarchie routière du sud métropolitain.

UNE AIRE MÉTROPOLITAINE EN EXPANSION : DES FLUX QUI DÉBORDENT LES FRONTIÈRES ADMINISTRATIVES

La dynamique de l'aire métropolitaine de Lille dépasse désormais largement les limites de la MEL. Elle irrigue un espace beaucoup plus vaste, englobant le bassin minier, la Pévèle, la Flandre intérieure, le littoral Hauts-de-France, l'Artois, le Grand Hainaut.

Les mobilités quotidiennes ne se limitent plus à des échanges entre Lille et ces territoires. Elles constituent un maillage de flux radiaux, transversaux et diagonaux qui relient ces territoires entre eux.

Or, ces mobilités dépendent avant tout du réseau routier, faute d'une offre ferroviaire ou de transport collectif adaptée à ces échanges.

Le territoire de l'aire métropolitaine s'est en outre profondément recomposé depuis 2020, avec un élargissement des bassins de vie et une intensification des flux interurbains, sans que l'infrastructure ou l'offre de mobilité ne suivent ce mouvement de fond.

LA PRESSION LOGISTIQUE : UN FACTEUR SOUVENT SOUS-ESTIMÉ

L'aire métropolitaine de Lille, à la croisée des grands axes européens, voit transiter une part importante des flux logistiques du nord-ouest de l'Europe. La présence et/ou la proximité des ports de Dunkerque, Calais, Anvers ou

Zeebrugge, l'importance des plateformes multimodales comme Delta 3, E-Valley, Ports de Lille et Ports de l'Escaut, et la vitalité du secteur du e-commerce renforcent cette dynamique.

Cette situation se traduit par :

- une proportion très conséquente de 16 à 18% de poids lourds sur l'A1, l'A23 et l'A22 ;
- des trafics poids lourds journaliers qui atteignent plus de 60 000 camions sur certaines sections ;
- une concurrence permanente entre trafics pendulaires, économiques et de transit international.

À cette pression s'ajoutent des effets collatéraux : impact sur la qualité de l'air, besoins croissants en capacité de stationnement lourd, saturation des parkings logistiques, difficulté d'accès pour les transporteurs locaux, perturbation des flux et congestions des axes.

LA DIMENSION EUROPÉENNE : CARREFOUR INTERNATIONAL ET SES INFRASTRUCTURES DÉDIÉES

Au-delà des flux logistiques, le Grand Lille se positionne comme un carrefour majeur de la mobilité internationale, une spécificité structurelle portée par ses infrastructures ferroviaires et aériennes.

La proximité des grandes métropoles européennes (Bruxelles, Londres, Amsterdam, Paris) fait du réseau ferroviaire à grande vitesse (TGV, Eurostar) un pilier de l'attractivité. La gare de Lille-Europe est un hub unique en France, offrant une connexion rapide vers plusieurs capitales européennes et les principaux centres urbains français. Les gares lilloises (Lille-Flandres et Lille-Europe) sont particulièrement fréquentées vers Paris Gare du Nord et Roissy-CDG, constituant un argument d'attractivité essentiel. L'aire métropolitaine est également irriguée par des services TGV au départ de gares périphériques (Arras, Douai, Valenciennes, etc.). La réduction de ces lignes, régulièrement évoquée, représenterait un risque majeur pour l'accessibilité de ces territoires.

L'aéroport de Lille-Lesquin, la principale plateforme locale, n'a pas retrouvé son niveau de trafic d'avant crise (2,2 millions de passagers en 2019), en raison notamment d'une évolution non spécifique à ce site, de l'usage de l'aérien (baisse des voyages d'affaires, etc.).



Cette plateforme aéroportuaire est par ailleurs handicapée par sa faible intégration à l'aire métropolitaine, avec une accessibilité routière exclusive. L'absence de transport en site propre l'empêche de s'inscrire efficacement dans le réseau de transport collectif du Grand Lille. De plus, le projet d'extension de l'aéroport a été reporté à plusieurs reprises en raison des critiques liées aux nuisances potentielles.

Ce diagnostic sur l'accessibilité internationale du Grand Lille serait en outre incomplet sans mentionner l'offre massive des plateformes aéroportuaires concurrentes. Les aéroports de Bruxelles-Zaventem (22,2 millions de passagers en 2023) et de Roissy-Charles de Gaulle (67,4 millions de passagers en 2023), ainsi que Charleroi et Beauvais, représentent une concurrence considérable pour la plateforme lilloise. Ces hubs, bien que proches, participent indirectement à l'accessibilité internationale de l'ensemble du Grand Lille. À noter que, malgré leur forte reprise post-COVID, ces grands aéroports n'ont également pas encore retrouvé leur niveau de trafic record de 2019.

UNE SATURATION STRUCTURELLE IMPACTANT LES RÉSIDENTS ET LES ENTREPRISES

La crise sanitaire de 2020 avait engendré une forte baisse des flux au sein de ce vaste espace. Mais déjà en 2022, les niveaux de circulation routière avaient retrouvé puis dépassé ceux de 2019.

L'ensemble de ces dynamiques converge vers un constat clair : le système de mobilité du Grand Lille se rapproche d'un seuil de saturation structurelle.

Trois marqueurs l'illustrent particulièrement :

1. La congestion est devenue systémique

Elle n'est plus liée à la météo, aux vacances, ou aux chantiers : elle constitue la norme. Les ralentissements se diffusent désormais à l'ensemble du réseau, y compris aux axes secondaires et aux pénétrantes urbaines.

2. La performance économique se dégrade

Les entreprises constatent :

- des retards de livraison,
- une désorganisation croissante des services,
- des difficultés de recrutement liées aux temps de déplacement,

- une hausse des coûts logistiques,
- un accès affaibli à certaines zones d'activités.

3. L'accessibilité résidentielle et sociale s'effrite

Pour les habitants des couronnes périurbaines, du bassin minier, ou de la Flandre intérieure :

- les mobilités quotidiennes deviennent plus longues,
- les coûts de transport augmentent,
- les alternatives restent limitées,
- la dépendance à la voiture s'accroît,
- les inégalités territoriales s'accroissent.

Dans ces conditions, la congestion n'est plus une contrainte parmi d'autres : elle devient un facteur majeur d'inégalité et de perte d'attractivité.

Ce diagnostic appelle une conclusion sans ambiguïté : la mobilité dans le Grand Lille n'est pas seulement un enjeu d'avenir, elle est devenue une urgence présente.



A retenir

- ▮ **Un enjeu de la mobilité à inscrire indéniablement à l'échelle de l'aire métropolitaine de Dunkerque à Maubeuge en passant par Lille et Arras**
- ▮ **Une mobilité multiple** (poids lourds, pendulaire, internationale) **et concurrente** au sein de ce bassin de vie
- ▮ **Une prédominance de l'automobile** au sein de ce système
- ▮ **Une accessibilité internationale de qualité mais très dépendante** de partenaires extérieurs (SNCF pour les services à grande vitesse, aéroports extérieurs à l'aire métropolitaine de Lille, etc.)
- ▮ **Un enjeu qui va au-delà de l'accessibilité**, mais qui touche l'ensemble de la société (facteur d'inégalité, perte d'attractivité, etc.)



L'AUTOROUTE A1, LA PLUS FRÉQUENTÉE D'EUROPE



Plus de **100 000** véhicules / jour
au niveau de Dourges et près de
180 000 au niveau de Ronchin



25% de poids lourds



Près de **30%** de véhicules en
transit

LA CONGESTION, UNE PROBLÉMATIQUE SOCIÉTALE MAJEURE



4,55 € perdus par
jour par véhicule



c'est le temps de perdu
chaque année dans les
embouteillages



Un coût annuel de
l'ordre de **1,5 milliard**
d'euros

UN RÉSEAU FERROVIAIRE HÉTÉROGÈNE



- **2800 km de lignes** ferroviaires
- **340 km de voies** à grande vitesse

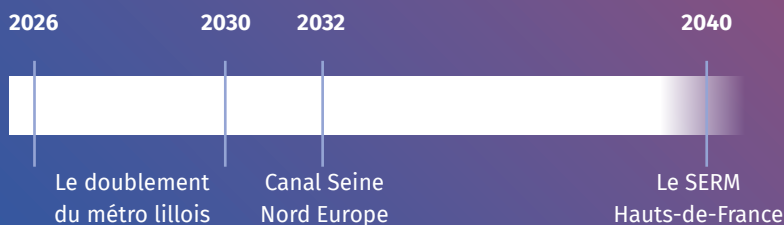


- **363 gares**
- **1200 TER** circulant



- **15 gares** cumulant plus de 55% de la fréquentation du réseau
- **185 000 voyageurs** quotidiens sur le TER

LES HORIZONS TEMPORELS



RETOUR SUR LES CONTRIBUTIONS DE LA CCI ET DU MEDEF EN 2020

2020-2025 : une période de transformation sans apport de solutions

Cinq ans après le Livre blanc de la CCI Hauts-de-France et les propositions du MEDEF Lille Métropole, la question de la mobilité demeure au cœur des enjeux économiques, sociaux et environnementaux de la région Hauts-de-France.

Malgré la mobilisation conjointe des acteurs économiques, institutionnels et territoriaux, et l'émergence de chantiers structurants, la métamorphose attendue reste inachevée. Elle peine à produire les effets d'entraînement escomptés sur l'ensemble du territoire et au bénéfice de toutes les parties prenantes.

DES PROPOSITIONS RÉDIGÉES EN 2020 À INSCRIRE DANS LES GRANDES TRANSFORMATIONS ÉCONOMIQUES, TECH- NOLOGIQUES ET SOCIÉTALES

Ces rapports publiés en 2020 proposent des actions concrètes dont certaines « ont été prises de cours par les grandes évolutions sociétales, technologiques et économiques actuelles ».

C'est ainsi que la crise sanitaire de 2020 a profondément modifié les pratiques de mobilité. Le développement du télétravail, bien que très inégal selon les secteurs d'activité, a contribué à une baisse ponctuelle des déplacements quotidiens, notamment dans les secteurs tertiaires. Selon l'INSEE, 28% des actifs des Hauts-de-France télétravaillent au moins une fois par semaine en 2024, contre 8% en 2019.

Cette évolution a pu donner, dans un premier temps, l'impression d'un allègement de la pression sur les infrastructures. Parallèlement, les aspirations

individuelles ont évolué : recherche de qualité de vie, déménagement vers des périphéries plus éloignées. Ces choix ont entraîné une reprise des déplacements plus longs, plus routiers, et souvent hors des zones bien desservies en transport en commun.

Au-delà de ces grandes évolutions en matière de besoin de mobilité, plusieurs tendances sociétales ont en outre redessiné les besoins de mobilité :

- **Une sensibilité environnementale** accrue, avec une demande plus forte pour les transports publics, notamment dans la jeunesse urbaine.
- L'essor des **mobilités actives** : +45% de pratiques vélo en zone MEL entre 2020 et 2023 (observatoire local des mobilités).

Malgré ces tendances et évolutions, les résultats en matière de report modal restent modestes, comparativement au volume global de transport et sur l'ensemble de cette vaste aire métropolitaine. Si les politiques cyclables ont connu un essor notable dans certaines villes (notamment Lille, Dunkerque ou Maubeuge), et si l'offre de transport en commun a été renforcée ponctuellement, l'usage de la voiture reste dominant, particulièrement dans les zones peu denses ou mal connectées.

- **70% des trajets domicile-travail** dans l'aire métropolitaine se font en voiture individuelle. (Source : Enquête Mobilités 2023).
- Le taux d'autosolisme dépasse 80% sur certains axes comme Lille – Arras, Béthune – Lille, ou Douai – Valenciennes.
- Les tentatives de covoiturage régulier ne couvrent encore que 1 à 2% des trajets quotidiens.

Ainsi, la période 2020 - 2025 reste marquée par la persistance, voire l'aggravation, de la congestion autour de Lille. D'après les données issues des classements internationaux (TomTom Traffic Index, INRIX), Lille figure régulièrement parmi les métropoles les plus embouteillées de France, parfois au même niveau que Lyon ou Marseille, malgré une population moindre.

Cette congestion concerne les axes structurants (A1, A22, A25, RN41) comme les pénétrantes urbaines et s'étend aujourd'hui aux axes de liaison interurbains entre Lille, Lens, Douai, Valenciennes ou Béthune, dans un système où les transports collectifs ne couvrent pas suffisamment les déplacements transversaux ou inter-territoriaux.

La problématique de congestion n'est ainsi plus exclusivement lilloise mais touche l'ensemble des inter-territorialités de cette aire métropolitaine.





A retenir

- ▮ Une hausse de la pratique du télétravail, à la suite de la crise sanitaire, qui a impacté les pratiques de mobilité
 - baisse des trajets domicile-travail ;
 - trajets plus longs.
- ▮ Une demande de transport ayant retrouvé les niveaux antérieurs à la crise sanitaire.
- ▮ Un accroissement de la part modale des modes actifs et collectifs.
- ▮ Mais une part d'autosolisme toujours considérable dans l'ensemble des déplacements.
- ▮ Une problématique de mobilité liée à la congestion des axes autoroutiers, toujours aussi marquée et désormais élargie à l'ensemble de l'aire métropolitaine de Lille.



DES AMBITIONS TOUJOURS D'ACTUALITÉ

En 2020, l'état des lieux effectué par la CCI et le MEDEF mettait en évidence une région confrontée à une série de blocages.

Ceux-ci entravaient l'accès à l'emploi, la fluidité des échanges et la compétitivité régionale. Il s'agissait notamment :

- de la congestion persistante du nœud lillois, de l'isolement croissant des territoires constitutifs de cette aire métropolitaine vis-à-vis de la Métropole européenne de Lille ;
- du sous-emploi chronique du transport ferroviaire et fluvial au profit du mode routier ;
- de la place considérable de l'autosolisme dans les mobilités.

Autour de ces constats, les ambitions du Livre blanc s'articulaient autour de quarante actions concrètes, réparties en six leviers, dessinaient une trajectoire à la fois volontariste et réaliste pour engager la région dans une dynamique de transformation progressive mais irréversible de ses mobilités.

Cinq ans après sa publication, l'examen des mesures mises en place soulignent plusieurs axes de progrès.

La première avancée significative a résidé dans le développement tangible de l'offre de covoiturage, notamment autour de la plateforme **PassPassCovoiturage**, qui totalise aujourd'hui plus de 16 000 utilisateurs. Cette progression, soutenue par la création de nouveaux points de convergences, la montée en puissance des outils numériques et l'animation régulière de la communauté d'utilisateurs, démontre une capacité d'adhésion croissante, quoiqu'encore sectorielle. La DIR Nord a par ailleurs su initier une expérimentation innovante en réservant une voie au covoiturage sur l'axe A1 : un dispositif qui connaît un début d'appropriation mesurable, avec des gains de temps appréciés et une hausse de la part de covoitureurs, mais aussi une occupation encore très majoritairement centrée sur la tranche horaire matinale et sur un public restreint.

En parallèle, la gestion dynamique du trafic s'est intensifiée, par l'**extension des dispositifs de modulation de vitesse et d'accessibilité** sur plusieurs axes autoroutiers structurants, générant des gains de fluidité et une réduction de la congestion, d'abord visibles sur l'axe A25 et ses ramifications. Cependant, ce progrès s'avère très localisé et profite principalement à la métropole, sans diffusion véritable vers les territoires périphériques, où la dépendance automobile demeure la règle et où mobilités alternatives et solutions innovantes restent embryonnaires.

L'incitation à modifier les pratiques de déplacement a reçu un début de traduction concrète, avec notamment l'expérimentation menée par la MEL autour de l'**écobonus « changer ça rapporte »**, encourageant les déplacements en horaires décalés ou l'adoption du télétravail.

À l'aune de ces initiatives, les comportements évoluent lentement, mais l'effet masse n'est pas encore atteint et la plupart des flux restent soumis aux pics de congestion en matinée et soirée.

Le développement accru des tiers-lieux, stimulé par la crise sanitaire, a rencontré un écho dans la région. Près de 380 espaces de travail partagés, associés à une politique d'accompagnement des nouvelles formes de travail, dessinent les contours d'une répartition plus équilibrée des activités. Pourtant, ces tiers-lieux sont principalement implantés dans les grandes agglomérations et peinent à irriguer les territoires ruraux, où réside pourtant la demande la plus forte pour une offre de proximité décentralisée. La mise en place de ces tiers lieux a très certainement engendré une diminution des besoins de



mobilités. Cette baisse reste néanmoins marginale comparativement, à celle liée à cette « imprévue » que fut la hausse considérable des pratiques de télétravail, à la suite de la crise sanitaire de 2020.

Les entreprises, désormais soumises à l'obligation de concevoir **des plans de mobilité** pour les sites de plus de cinquante salariés dans les grandes agglomérations, ont opéré une acculturation progressive à ces enjeux.

Certaines intercommunalités ont accompagné des démarches collectives ambitieuses, à l'échelle de zones d'activités. Ce mouvement reste cependant difficile à généraliser, en raison du seuil élevé pour l'obligation réglementaire, du manque d'ingénierie locale ou d'un climat d'initiatives trop dispersé selon les bassins d'emploi. Globalement, la dynamique reste segmentée et repose essentiellement sur une poignée de structures pilotes ou innovantes. La volatilité de l'engagement et l'hétérogénéité de l'offre sont accentuées par la concentration des moyens financiers sur des micro-projets locaux, alors que l'enjeu de la congestion inter-agglomérations demeure omniprésent.

DES GRANDS CHANTIERS STRUCTURANTS À UN HORIZON LOINTAIN

L'un des axes majeurs identifiés dans le Livre blanc concernait la relance des grands chantiers d'infrastructures, attendus comme leviers de transformation à l'échelle régionale : la concrétisation du Service Express Régional Métropolitain (SERM), la réalisation du barreau Roissy-Creil ou encore la progression du Canal Seine-Nord Europe. Dans les faits, les avancées sont réelles sur les plans de l'étude, de l'ingénierie et de la consultation, mais la mise en service de ces ouvrages se trouve repoussée à la décennie 2030.

Certains de ces projets ont connu des avancées considérables notamment le projet de **Canal Seine Nord Europe** dont le chantier a démarré en 2022. Ce projet tant attendu devrait ainsi relier l'Europe du Nord-Ouest au Bassin parisien par la voie fluviale à l'horizon 2032.

Autre bonne nouvelle, **le maillon ferroviaire Roissy Creil** devrait être mis en service avant la fin de la décennie et permettra de relier Amiens à l'Île-de-France en moins de 35 minutes.

Enfin, les études vis-à-vis du **Réseau Express Hauts-de-France** ont été lancées. Toutefois, le financement de ce réseau express demeure une inconnue, malgré l'inscription de crédits dans le CPER. Ce projet ne devrait malheureusement pas être réalisé avant deux ou trois décennies...

La Métropole Européenne de Lille (MEL) a quant à elle poursuivi la mise en œuvre de son **Plan de Mobilité 2020-2035**, qui ambitionne de doubler la part des transports en commun et de tripler l'usage du vélo d'ici 2035. Elle a renforcé son réseau de bus, poursuivi le déploiement du réseau express vélo (REV), et engagé des études sur l'extension du tramway et la création de nouvelles lignes BHNS.

Mais la MEL a aussi été paralysée par des blocages internes, notamment autour du projet de doublement du métro. Ce projet, initialement présenté comme une réponse aux besoins de capacité de la ligne 1, s'est embourbé dans des désaccords techniques, juridiques et politiques. Résultat : les investissements massifs prévus ont été retardés, et la question de la saturation du métro reste entière. Ce blocage a eu un effet de « gel » sur d'autres projets structurants, accentuant les retards de la métropole dans le développement d'un système de transport fluide, rapide et accessible.

Le rapport publié en 2020 affichait également différentes propositions de « grandes infrastructures » avec le développement des modes alternatifs innovants, tels que le Supraways ou les prototypes Hyperloop. Ces projets sont depuis 2020, restés à l'état de réflexion ou de pilote technologique, n'ayant pas franchi le seuil des expérimentations massives et reproductibles, laissant peu d'espoir à leur mise en place. Cette absence d'évolution observable questionne par ailleurs sur la pertinence et la faisabilité de ces propositions de projet. Oubliés ou envisagés à un horizon temporel inconnu, ces projets ne semblent plus à l'ordre du jour.

Enfin, la question du report modal sur le fret reste tout aussi cruciale qu'inachevée. Malgré les dispositifs d'appui à la logistique multimodale, le transport de marchandises demeure écrasé par la route. Les efforts menés par la Fédération Norlink, la multiplication de plateformes multimodales, le renforcement des aides, n'ont à ce stade qu'un impact limité en volume. Les modes alternatifs, ferroviaire et fluvial, continuent de présenter un déficit de compétitivité, mais aussi d'adaptation opérationnelle face aux exigences logistiques contemporaines, notamment pour le dernier kilomètre et le service à la demande des donneurs d'ordres.

“

A retenir

- ▮ Un constat n'ayant que peu évolué au cours des cinq dernières années :
 - Une congestion persistante du nœud lillois et un isolement croissant des territoires constitutifs de cette aire métropolitaine vis-à-vis de la Métropole Européenne de Lille.
 - Un sous-emploi chronique du transport ferroviaire et fluvial, au profit du mode routier.
 - Une place considérable de l'autosolisme dans les mobilités.
- ▮ Des démarches engagées, en matière de gestion, d'organisation et d'optimisation, mais souvent limitées à des échelles réduites ou menées de manière expérimentale.
- ▮ Des avancées indéniables sur plusieurs grands projets d'infrastructures, tels que le Canal Seine-Nord Europe ou le Service Express Métropolitain Hauts-de-France.
- ▮ Des réalisations et des impacts attendus de ces grands projets, mais uniquement à très long terme.

”

GOVERNANCE, FINANCEMENT, ÉQUITÉ TERRITORIALE, DÉCARBONATION : DES ATTENTES FORTES POUR UNE TRANSFORMATION SYSTÉMIQUE

Au-delà des réalisations ponctuelles, le bilan des cinq dernières années fait apparaître une difficulté majeure : l'action publique demeure très compartimentée et peine à s'adapter aux réalités vécues par les usagers, entreprises comme citoyens.

Ce constat déjà observable en 2020, n'a fait que se renforcer malgré une réorganisation des compétences en matière de mobilité, impulsée par un nouveau cadre réglementaire et juridique :

- ▲ **La LOM** (2019) a en effet permis la création d'Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) sur l'ensemble du territoire, y compris dans les zones peu denses, mettant fin aux « zones blanches » de la mobilité. Cette réforme a renforcé la capacité d'action des collectivités locales, en leur confiant la compétence de transport et en les incitant à construire des Plans de Mobilité simplifiés ou territoriaux.
- ▲ **La Loi Climat et Résilience** (2021) est venue compléter cette première loi en renforçant les objectifs de décarbonation et en fixant des cibles ambitieuses pour le report modal vers les transports collectifs, le vélo ou la marche.
- ▲ Dans les Hauts-de-France, la période a vu se consolider une gouvernance régionale élargie des mobilités. La Région, compétente pour **les transports interurbains et ferroviaires**, a joué un rôle moteur dans le soutien au ferroviaire (avec le lancement du projet de SERM – Service Express Régional Métropolitain), dans la régénération de certaines lignes secondaires, et dans l'expérimentation de nouvelles formes de mobilité (covoiturage, bus à haut niveau de service, mobilités partagées).
- ▲ **Les « bassins de mobilité »**, créés dans le cadre de la LOM, ont également vu le jour. Ces espaces de dialogue entre les AOM, l'État, les acteurs économiques et sociaux, visent une meilleure coordination des politiques de déplacement à l'échelle des bassins de vie.

Le découpage de ces bassins de mobilité se révèle néanmoins inadapté à l'aire métropolitaine de Lille. En effet, ceux-ci portent sur des échelles propres à des bassins d'emploi ou des agglomérations, alors que cette aire métropolitaine multipolaire rassemble une trentaine d'intercommunalités. Ainsi, ce vaste territoire est constitué de plusieurs de ces bassins de mobilité...





En outre, ces bassins de mobilité semblent jouer un rôle trop secondaire en matière de définition des politiques de mobilité, avec l'absence de rôle opérationnel clair et avec une implication peut-être trop faible des entreprises et des usagers, les premiers acteurs dépendant de ces politiques de mobilité. La création de ces bassins de mobilité constitue une première étape indéniable... sans pour autant disposer des compétences pour porter la coordination et établir une direction en matière de politique de mobilité.

La gouvernance de la mobilité reste ainsi éclatée, avec un empilement d'échelles de compétences et la persistance de cloisonnements rendant difficile la prise en charge des besoins inter-agglomération ou la mutualisation des flux. La Région, les syndicats mixtes de transport, les intercommunalités et les gestionnaires d'infrastructures agissent selon des temporalités et des logiques parfois contradictoires.

Le déficit structurel d'investissement dans certains domaines se double ainsi d'une absence de gouvernance intégrée, ce qui empêche la région de tirer pleinement parti des synergies de ses territoires. Si les plans de financement tels que le CPER, mobilisent des budgets inédits pour le ferroviaire, le fluvial, le routier ou encore la logistique, le manque de pilotage unifié se traduit par une visibilité insuffisante sur la mise en œuvre réelle des projets prioritaires et sur la capacité d'atteindre le saut d'échelle tant attendu en matière de multimodalité.

URBANISME, STATIONNEMENT ET NOUVEAUX USAGES : UNE TRANSFORMATION À POURSUIVRE

Les politiques d'urbanisme, qui devraient accompagner la densification autour des pôles d'échange et favoriser l'implantation de programmes mixtes à proximité des gares et axes de transport collectif, restent largement en travaux. Si quelques initiatives phares voient le jour (exemples : rénovations de parkings relais, hubs multimodaux), leur impact systémique demeure très limité et n'offre pas à ce jour de réponse globale à la problématique du lien entre habitat, emploi et mobilité.

La question du stationnement, quant à elle, n'est traitée qu'à la marge, au gré de projets locaux. L'absence d'un observatoire ou d'une gestion intelligente du stationnement constitue une entrave supplémentaire à la progression du report modal et à la rationalisation des flux de déplacements.

Par ailleurs, malgré la montée en puissance du numérique, l'information multimodale, la billettique unifiée et la circulation de la data restent peu valorisées hors du cœur métropolitain. Alors que des outils modernes sont en place (PassPass, plateforme régionale de données, services en temps réel), leur usage à grande échelle et leur interopérabilité, en particulier sur les territoires les plus enclavés, sont encore à construire.

VERS UNE DÉCARBONATION DES MOBILITÉS, AVEC LA FIN DES VENTES DE VOITURES THERMIQUES À L'HORIZON 2035

En 2023, l'Union européenne a en effet validé une directive interdisant la vente de voitures thermiques neuves à partir de 2035, marquant une étape décisive dans la stratégie de neutralité carbone.

Ce calendrier, bien qu'il ait fait l'objet d'un récent assouplissement, donne ainsi une dizaine d'années aux États et aux filières pour adapter leurs modèles économiques et technologiques. Cette mesure intervient lors d'une accélération notable de vente de véhicules tout électrique (+47% en France en 2023, représentant près d'un quart des immatriculations neuves).

Même assouplie, l'interdiction à horizon 2035 est avant tout pensée comme un levier majeur de décarbonation : le secteur des transports pèse pour environ 30% des émissions nationales et reste l'un des plus difficiles à transformer.

L'électrification massive du parc automobile apparaît incontournable, mais elle ne constitue pas la seule voie. Les carburants bas-carbone, le biogaz ou encore l'hydrogène sont explorés comme alternatives, notamment pour les usages intensifs ou lourds (fret, logistique, mobilité longue distance).

“

A retenir

- ▶ Des évolutions majeures en matière de gouvernance des mobilités avec :
 - la mise en place d'Autorités Organisatrices de la Mobilité sur l'ensemble des territoires ;
 - la création des bassins de mobilité ;
- ▶ Mais une gouvernance restant fractionnée et inadaptée à l'échelle de l'aire métropolitaine de Lille.
- ▶ Des politiques d'aménagement du territoire intégrant encore insuffisamment les enjeux de mobilité.
- ▶ Des opportunités majeures d'optimisation des mobilités, encore trop peu valorisées (données, covoiturage, etc.).
- ▶ La fin de la vente des voitures thermiques d'ici 2035, au profit du tout électrique, contribuant à la décarbonation des mobilités.

”

N'oublions pas l'accessibilité des territoires !

Certes, de nombreuses actions ont été menées depuis 2020 mais force est de constater que la thématique de l'accessibilité ne semble avoir été au cœur des enjeux des transports.

En effet et depuis la crise sanitaire, les mobilités dans le Grand Lille et, plus largement dans les Hauts-de-France, ont fait l'objet de nombreuses contributions institutionnelles. Qu'elles proviennent d'institutions de contrôle (Cour des comptes), d'agences nationales (ADEME) ou de collectivités (État, Région, Métropole Européenne de Lille), ces réflexions traduisent une prise de conscience croissante des transformations nécessaires dans un territoire marqué par l'étalement urbain, une forte dépendance à la voiture, une congestion chronique et des inégalités d'accès aux opportunités économiques.

Le sujet des mobilités s'est imposé comme un axe central des politiques publiques locales et nationales depuis 2020, dans le sillage des exigences de transition écologique et de la mise en œuvre de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM). Cette dynamique a ainsi vu se multiplier les documents stratégiques : Plan de mobilité de la MEL, Contrat de Plan État-Région (CPER), feuilles de route de l'ADEME, schémas régionaux d'aménagement, etc.

Pour autant, si les objectifs de ces contributions sont souvent convergents — décarbonation, amélioration de l'offre de transport, attractivité économique, inclusion sociale — elles tendent à reléguer au second plan deux enjeux pourtant structurants : **la congestion du réseau et l'accessibilité quotidienne pour les habitants comme pour les entreprises.**

Les contributions de l'ADEME ont logiquement été orientées par l'objectif de décarbonation des transports. L'agence a soutenu les projets de mobilité



douce, les politiques de report modal vers les transports en commun ou le vélo, la planification urbaine favorisant les courtes distances, ainsi que le déploiement de solutions de mobilité partagée. Ces propositions visent avant tout la décarbonation du territoire, en apportant une place relativement modeste à la réalité des congestions vécues quotidiennement par les habitants, notamment dans les couronnes périurbaines et rurales.

Du côté de l'**État** et de la **Région Hauts-de-France**, les CPER successifs ont prévu des enveloppes significatives pour le développement ferroviaire (RER métropolitain, régénération des petites lignes), la modernisation des infrastructures routières, ou encore l'intermodalité (Pôles d'Échange Multimodaux). Le Plan État-Région 2021-2027 mentionne explicitement les enjeux d'attractivité territoriale et de cohésion sociale, en lien avec les mobilités. Toutefois, la traduction opérationnelle de ces ambitions reste souvent concentrée sur les grandes infrastructures, au détriment d'une action plus fine, dévolue aux AOT des territoires, sur les enjeux de fluidité quotidienne et de connectivité réelle des zones d'habitat aux zones d'emploi.

La **Métropole Européenne de Lille**, dans le cadre de son Plan de Mobilité 2020-2035, s'est fixée des objectifs ambitieux de transition (doublement de l'usage des transports en commun, triplement de la part modale du vélo, réduction de 40% des émissions liées aux déplacements). Elle a aussi intégré la perspective du RER métropolitain, en lien avec la Région et l'État. Mais la stratégie reste principalement structurée par des logiques environnementales et de requalification urbaine. Elle peine à intégrer une vision opérationnelle de la congestion automobile et de ses effets systémiques : perte de temps, fatigue, inégalités d'accès, nuisances pour les entreprises et salariés.

Le **rapport de la Cour des comptes de 2023** sur les politiques de mobilité dans les grandes agglomérations a constitué un signal d'alerte. Il souligne notamment que les politiques de mobilité ont trop souvent visé des objectifs vertueux (décarbonation, report modal, innovation) sans traiter de manière opérationnelle la question de la congestion. Le rapport observe que les investissements massifs dans certains modes (notamment le tramway ou le vélo) ont parfois occulté les besoins plus basiques de fluidification du réseau existant ou d'interconnexion entre territoires. Il appelle à une meilleure prise en compte de l'accessibilité réelle, c'est-à-dire la capacité effective des habitants à rejoindre leur travail, les services, les lieux de vie, dans des délais raisonnables.

REMETTRE L'ACCESSIBILITÉ ET LA CONGESTION AU CENTRE DU DÉBAT

Les mobilités dans le Grand Lille et les Hauts-de-France ne peuvent être pensées uniquement à l'aune de la transition écologique ou de l'innovation technologique. Si ces dimensions sont essentielles, elles doivent être articulées à une problématique plus immédiate et plus perceptible pour les habitants comme pour les entreprises : l'accessibilité. Cela suppose de traiter la question de la congestion non comme une externalité, mais comme un fait structurant des dynamiques territoriales.

La congestion routière, notamment aux heures de pointe, pénalise l'ensemble du tissu économique local : retards de livraison, rallongement des trajets domicile-travail, désorganisation logistique. Elle touche aussi les travailleurs les plus précaires, souvent logés loin des centres et dépendants de la voiture. Elle pèse sur l'attractivité résidentielle de la métropole, sur le fonctionnement des services publics, et sur la qualité de vie en général.

Les réflexions stratégiques sur les mobilités dans les Hauts-de-France ont été nombreuses depuis 2020. Elles témoignent d'un engagement croissant en faveur de la transition, de l'emploi, de la cohésion territoriale. Mais elles présentent un biais : en se concentrant sur des objectifs globaux, elles ont trop souvent laissé de côté les réalités locales de congestion et d'accessibilité. Or c'est sur ce terrain que se joue la crédibilité des politiques publiques. Replacer l'accessibilité au cœur de l'action est aujourd'hui une nécessité pour répondre aux attentes concrètes des entreprises, des salariés, et des habitants. C'est aussi la condition d'une transition réussie, juste, et réellement soutenable.



A retenir

- ▮ **Des évolutions réglementaires majeures**, notamment avec la Loi d'Orientations des Mobilités.
- ▮ Une prise de conscience des enjeux de mobilité par les acteurs publics, accompagnée d'une **production importante de documents** et de réflexions sur ce thème.
- ▮ **Des objectifs portant très souvent sur la décarbonation des mobilités**, plutôt que sur l'apport de solutions en matière d'accessibilité des territoires.





LES ACTIONS À MENER

Répondre aux défis de mobilité, un enjeu à réinventer

L'accumulation d'initiatives sur la période écoulée produit quelques premiers gains en termes de désaturation ponctuelle, de réduction tendancielle de la congestion sur certains axes et d'amorçage de nouvelles pratiques. Elle permet aussi de placer la mobilité au centre du dialogue entre entreprises, collectivités et usagers, instituant le sujet dans les stratégies régionales et nationales. Toutefois, les retombées économiques restent pour l'essentiel localisées. **De larges pans du territoire demeurent tenus à l'écart des dynamiques d'innovation et subissent toujours de plein fouet la facture de l'enclavement** : difficultés de recrutement, manque d'accès à la formation, freins à l'investissement productif, fragilisation des centres-villes commerçants et perte d'attractivité résidentielle.

Sur le plan environnemental, malgré les ambitions de transition et de décarbonation du secteur, la stabilité, voire la légère progression de la part des poids lourds sur la route trahit l'échec relatif du report modal. Les émissions liées à la mobilité suivent une trajectoire peu conforme aux objectifs de réduction fixés par l'Europe et la France. La montée en puissance de la logistique bas carbone, la transformation énergétique des flottes et l'implantation de stations multi-énergies demeurent insuffisamment massives.

Ces avancées trop faibles nécessitent ainsi une réinvention des politiques de mobilités et de notre manière de travailler sur ce sujet, sans quoi les objectifs de réduction des congestions et de l'amélioration de l'accessibilité des territoires resteront vains...

Le diagnostic tiré de l'avancement des quarante actions du Livre blanc de la CCI Hauts-de-France et des propositions du MEDEF Lille Métropole invite à refonder ces politiques.

Ces documents proposaient d'orienter les priorités régionales autour de trois axes majeurs :

- 1 Les bonnes pratiques qui ont fait leurs preuves sur des bassins pilotes ou des axes structurants au cours des 5 dernières années devront être amplifiées, généralisées et homogénéisées. Cela suppose de dépasser la seule logique d'expérimentation pour engager une véritable **massification des solutions éprouvées**, en commençant par la mobilité partagée, l'urbanisation orientée vers les gares et la coordination inter-entreprises des plans de déplacement.
- 2 **Le rattrapage de l'écart qui sépare les centres urbains dynamiques des espaces périurbains et ruraux** doit devenir la priorité de tous les investissements futurs, à travers des politiques infrastructurelles ambitieuses, la promotion des mobilités de proximité et la valorisation du transport multimodal de marchandises et de personnes sur l'ensemble de la région.
- 3 Il conviendra de **doter la Région et le Grand Lille d'une gouvernance intégrée à la hauteur des enjeux**, en rompant avec l'émiettement institutionnel et en créant, à l'image des métropoles européennes de référence, une autorité unique ou un organe de coordination réel entre l'ensemble des parties prenantes publiques et privées, couvrant l'intégralité du périmètre vécu par les habitants et les entreprises.
- 4 Enfin, il s'agira de redéfinir les modalités de financement des mobilités, pour ainsi permettre la réalisation des investissements à consentir, tout en en faisant un levier de transformation des mobilités sur notre territoire et une réponse aux enjeux de transport sur l'aire métropolitaine de Lille et dans les Hauts-de-France.

Le bilan global des cinq dernières années témoigne d'un volontarisme, d'une progression sérieuse sur plusieurs volets, mais aussi d'une inertie préoccupante sur l'atteinte de l'équité territoriale et la coordination des stratégies.

Tous les leviers identifiés dans le Livre blanc ou dans les propositions du MEDEF Lille Métropole sont aujourd'hui activés sous une forme ou une autre. Toutefois, les avancées sont trop sectorielles pour restaurer la compétitivité et l'attractivité d'une région qui dispose d'une position géographique exceptionnelle mais reste entravée par la fragmentation de son action publique, les limites de l'investissement partagé et la persistance des fractures territoriales.



La période 2020-2025 doit donc être considérée comme celle de l'expérimentation incomplète, de l'entrée dans un nouveau cycle d'actions qu'il s'agit désormais d'amplifier et de transformer en standards régionaux. L'ambition pour les années à venir ne doit plus être celle de l'essai ou du projet exemplaire, mais celle de la généralisation, de la diffusion et de l'intégration profonde des mobilités durables dans toutes les dimensions de la vie économique et sociale de la région.

C'est uniquement au prix de cette mutation d'échelle et de cette volonté collective que les Hauts-de-France pourront relever le défi des mobilités du XXI^e siècle et renouer avec leur vocation de carrefour économique et social majeur en Europe.

“

A retenir

- ▮ Une déconnexion croissante des territoires entre les centres économiques et urbains de l'aire métropolitaine de Lille.
- ▮ Des objectifs de décarbonation non atteints, justifiant un investissement majeur des territoires sur les enjeux de mobilité.
- ▮ Quatre chantiers à activer pour relever les grands défis de mobilité :
 - massifier les solutions technologiques et organisationnelles déjà éprouvées ;
 - mettre en œuvre les projets d'infrastructures nécessaires aux besoins de mobilité du territoire ;
 - doter l'aire métropolitaine de Lille et les Hauts-de-France d'une gouvernance intégrée, à la hauteur des enjeux ;
 - définir de nouvelles modalités de financement des mobilités.

”

Partie 2

RECOMMANDATIONS ET PERSPECTIVES



Cinq ans après les premières alertes et les propositions formulées par la CCI Hauts-de-France et le MEDEF Lille Métropole, un constat s'impose : la région a incontestablement progressé, mais reste loin du changement systémique attendu. Les initiatives menées depuis 2020 – expérimentations en covoiturage, gestion dynamique du trafic, essor des mobilités actives, développement des tiers-lieux, projets d'infrastructures majeurs – témoignent d'une volonté réelle d'agir.

Pourtant, elles demeurent trop ponctuelles, trop localisées et insuffisamment coordonnées pour répondre à l'ampleur des défis.

En outre, les transformations engagées par l'État, la Région et les intercommunalités – bassins de mobilité, nouveaux plans, relance du ferroviaire, transition énergétique – n'ont pas encore produit les effets attendus, faute de pilotage unifié et d'un véritable passage à l'échelle. Les démarches menées par les entreprises, notamment la mise en place de **plans de mobilité**, n'ont pas eu les résultats escomptés, faute d'une «taille critique» suffisante pour influencer durablement la demande de déplacements.

Dans ce contexte, les recommandations formulées ici visent à réorienter l'action publique et privée en activant cinq chantiers structurants et complémentaires, capables de transformer durablement la mobilité dans l'aire métropolitaine de Lille et les Hauts-de-France.

Ces cinq chantiers tracent une trajectoire claire : dépasser les initiatives isolées pour engager une transformation collective, cohérente et ambitieuse, condition indispensable pour garantir la fluidité, accroître l'accessibilité des territoires, et accroître la compétitivité de l'aire métropolitaine et des Hauts-de-France.



CHANTIER 1

Massifier les solutions technologiques et organisationnelles déjà éprouvées :

covoiturage, voies réservées, data mobilité, plans de mobilité, MaaS, modulation des flux. Il s'agit de sortir de la logique d'expérimentation pour généraliser ce qui fonctionne.

CHANTIER 2

Accélérer la mise en œuvre des infrastructures :

SERM, cars express, modernisation des gares, aménagements intermodaux, connexions fines sur les territoires. L'objectif est de réduire les distances perçues et de reconnecter durablement les territoires périphériques.

CHANTIER 3

Renforcer l'accessibilité internationale du Grand Lille, levier majeur d'attractivité économique :

structuration logistique autour du Canal Seine-Nord Europe, maintien des dessertes TGV, connexions et modernisation de l'aéroport de Lille, etc.

CHANTIER 4

Repenser les financements des mobilités

pour en faire un levier de transformation, en mobilisant davantage les financements européens et en orientant les contributions vers des pratiques plus vertueuses.

CHANTIER 5

Doter la région d'une véritable gouvernance intégrée,

dépassant les cloisons institutionnelles actuelles et permettant d'agir à l'échelle vécue par les habitants et les entreprises.

MASSIFIER LES SOLUTIONS TECHNOLOGIQUES ET ORGANISATIONNELLES ÉPROUVÉES

Le bilan des actions proposées pour une mobilité renouvelée en Hauts-de-France par la CCI Hauts-de-France et par le MEDEF Lille Métropole met en lumière plusieurs mesures qui montrent des résultats probants, témoins d'un réel potentiel d'impact positif.

Toutefois, les analyses actuelles des suites apportées aux propositions formulées dans ces rapports démontrent la nécessité d'une transition rapide de la phase expérimentale vers une mise en œuvre à grande échelle afin de renforcer l'efficacité globale du système de mobilité régional.

▲ Développement du covoiturage via un maillage structuré de sites

La plateforme régionale passpasscovoiturage.fr recense aujourd'hui 168 aires actives, avec une communauté forte de plus de 16 800 inscrits fin 2024. Cette dynamique prouve que le covoiturage connaît une adoption progressive grâce à un accompagnement numérique dédié et des programmes ciblés (zones d'activité, universités, gares). Le maintien et l'amplification de ces dispositifs sont essentiels.

▲ Voies réservées au covoiturage sur certains axes

L'expérimentation lancée en septembre 2023 sur un tronçon de 13 km en Métropole Européenne de Lille observe une hausse du taux de covoiturage de 18% à 20%, ainsi qu'un gain de temps significatif (environ 4 minutes de trajet en moins, soit 12%). Ce dispositif commence à modifier les habitudes de déplacement, prouvant ainsi son efficacité.

▲ Régulation dynamique des vitesses et accès aux infrastructures routières

Les dispositifs de modulation dynamique de vitesse et d'accès sont déployés depuis plusieurs années sur des axes clés comme l'A25, A1 ou A22, avec des effets mesurés sur la fluidification du trafic et la diminution des congestions. Par exemple, un gain de 2 min 30 sur des tronçons

étudiés correspond à plusieurs centaines d'heures de congestion évitées annuellement.

▲ **Incitation à des horaires décalés avec dispositifs financiers**

L'expérimentation « écobonus » mise en place par la MEL depuis septembre 2023 incite efficacement certains automobilistes à décaler leurs trajets, participant à un étalement des flux et à une meilleure qualité de l'air. Le dispositif a recruté 5 000 volontaires la première année.

▲ **Plans de mobilités en entreprises**

Les plans obligatoires pour les entreprises de plus de 50 salariés sont un levier reconnu pour réduire les déplacements liés au travail et encourager les alternatives à la voiture individuelle.

▲ **Mise en œuvre de data et d'outils numériques, notamment une plateforme de données mobilité régionale et un MaaS**

Ces outils existent sous des formes avancées (passpass.fr, Centrale HDF Mobilités) fournissant aux usagers une meilleure information multimodale, favorisant ainsi l'intermodalité et des choix optimisés.

▲ **Les parkings P+R jouent un rôle clé dans la gestion des mobilités, notamment pour faciliter l'intermodalité entre voiture individuelle et transports collectifs.**

En Hauts-de-France, plusieurs projets structurants dans la Métropole européenne de Lille visent à augmenter la capacité des parkings relais (ex : extension à Saint-Philibert, gare de Tourcoing, Don Sainghin-en-Weppes). Ces aménagements favorisent le transfert modal, réduisent la congestion routière et améliorent la qualité de vie. De plus, le développement de bornes de recharge électrique dans ces parkings anticipe la mobilité bas carbone. La gestion intelligente et concertée du stationnement aux échelles des agglomérations est encouragée, incluant la mise en place d'observatoires du stationnement. Ces initiatives contribuent globalement à une meilleure intégration des transports doux et collectifs dans l'offre de mobilité régionale.

Même si ces initiatives connaissent déjà des succès encourageants, beaucoup restent confinées à des phases pilotes, géographiquement limitées ou ne touchant qu'une partie encore restreinte de la population. Pour réussir la transition des initiatives expérimentales vers un déploiement massif, systématique et régional des solutions innovantes en mobilité dans les Hauts-de-France, plusieurs leviers clés doivent être activement mobilisés.



ACTION 1

GÉNÉRALISATION DES VOIES RÉSERVÉES AU COVOITURAGE

L'expérimentation menée dans la Métropole Européenne de Lille (MEL) sur 13 km d'autoroute (entre Dourges et Seclin), avec une voie dédiée aux véhicules à plus d'un passager, a produit des résultats positifs (augmentation du taux de covoiturage de 18% à 20%, gain de temps significatif pour les covoitureurs). Il est nécessaire de s'appuyer sur ce retour d'expérience pour étendre ce dispositif à d'autres grands axes et zones métropolitaines de la région, afin d'atteindre une masse critique d'usagers qui rendra ce mode efficace et visible. L'exemple en la matière est l'extension sur le périphérique parisien et autres axes franciliens de ce dispositif.

ACTION 2

DÉPLOIEMENT COMPLET DES DISPOSITIFS DE MODULATION DYNAMIQUE DES FLUX (VITESSE ET ACCÈS)

Ces systèmes ont montré leur efficacité sur l'A25, l'A1 et l'A22, avec des gains mesurables en fluidité et en capacité. Actuellement, leur déploiement reste concentré sur la MEL. La décision doit être prise d'étendre massivement ces technologies à l'ensemble des axes autoroutiers des Hauts-de-France, particulièrement ceux impactés par la congestion aux heures de pointe.

ACTION 3

DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES ET SOLUTIONS COMPLÉMENTAIRES

- Extension du maillage des aires de covoiturage, avec des services intégrés (affichage temps réel, interconnexion avec différentes plateformes) pour améliorer la commodité d'usage.
- Renforcement des offres multimodales aux pôles d'échanges pour favoriser la transition modale vers des alternatives collectives ou durables.

ACTION 4

CAMPAGNES DE COMMUNICATION CIBLÉES

Pour que les expériences pilotes deviennent des usages quotidiens, il s'agira d'intensifier la sensibilisation notamment auprès des entreprises,

collectivités, territoires périurbains et ruraux. Par exemple, la plateforme Pass Pass Covoiturage enregistre une croissance du nombre d'inscrits, mais la mobilisation peut être encore amplifiée.

ACTION 5

DÉPLOIEMENT ET EXTENSION DU MODÈLE DU « PÉAGE POSITIF » EXPÉRIMENTÉ À LILLE

Un modèle qui récompense les usagers modifiant leurs horaires d'entrée sur les axes congestionnés.

ACTION 6

DÉFINITION ET RÉALISATION DES PLANS DE MOBILITÉ EMPLOYEUR

Accompagnement des entreprises au-dessous du seuil actuel (moins de 50 salariés) par les collectivités et la CCI Hauts-de-France (offre de formation).

ACTION 7

CRÉATION ET ANIMATION DE COMMUNAUTÉS D'ACTEURS POUR PARTAGER DES BONNES PRATIQUES

Communiquer les avancées et mutualiser les efforts avec notamment un soutien actif à la Fédération Norlink pour développer les modes alternatifs au transport routier des marchandises (fluvial, ferroviaire), réduisant la pression sur les axes routiers.

ACTION 8

DÉVELOPPEMENT ET DÉPLOIEMENT DU MAAS (MOBILITY AS A SERVICE) RÉGIONAL

- La Centrale Hauts-de-France Mobilités progresse dans la mise en place d'une plateforme intégrée permettant de combiner et faciliter l'usage de tous les modes de transport public et privé : transports en commun, covoiturage, vélos, trottinettes, autopartage, taxis, etc.
- L'objectif est de simplifier le parcours utilisateur avec une application unique, gestion centralisée de l'information en temps réel et des paiements, facilitant ainsi la multimodalité et réduisant la dépendance à la voiture individuelle.





ACTION 9

EXPLOITATION ET PARTAGE OPTIMISÉS DE LA DATA MOBILITÉ RÉGIONALE

- Mise en place d'une plateforme de data mobilité Hauts-de-France (action 32) intégrant l'ensemble des données « publiques » relatives aux déplacements pour optimiser la gestion des flux, développer de nouveaux services et ajuster les politiques de mobilité en temps réel.
- Utilisation de cette data pour cibler les zones d'intervention, affiner les services et améliorer la massification du fret ainsi que des offres de transport collectif. Cette approche cohérente et globale est essentielle pour passer d'initiatives locales ou test à une transformation durable de la mobilité dans la région, répondant aux enjeux économiques, environnementaux et sociaux des Hauts-de-France.

ACTION 10

ENCOURAGER LES DISPOSITIFS D'INCITATION AUX HORAIRES DÉCALÉS POUR ENTREPRISES ET SALARIÉS (ÉCOBONUS)

Le télétravail mais aussi les horaires décalés sont des leviers puissants pour lisser la demande de transport aux heures de pointe. Leur adoption peut fortement réduire la congestion et améliorer la qualité de vie. L'expérimentation d'écobonus sur des axes très congestionnés comme l'A1 et l'A23 (incitation à éviter la voiture seule en heures de pointe avec des compensations financières) a montré un intérêt marqué et doit être étendue. Ces dispositifs financiers doivent être renforcés et accompagnés d'actions de sensibilisation et de soutien à l'entreprise. Leur généralisation contribuera à une meilleure gestion des flux et à une moindre pression sur les infrastructures critiques.

METTRE EN OEUVRE LES PROJETS D'INFRASTRUCTURES NÉCESSAIRES AUX BESOINS DE MOBILITÉS DU TERRITOIRE

Les Hauts-de-France incarnent un territoire à la richesse économique et sociale tirée principalement de ses centres urbains dynamiques, en particulier la Métropole Européenne de Lille ainsi que les principales agglomérations notamment inscrites dans l'aire métropolitaine de Lille (Dunkerque Valenciennes, Arras, Lens, Béthune, etc.). Toutefois, une fracture persistante se creuse entre ces pôles structurants et les vastes espaces périurbains et ruraux, où la distance géographique se conjugue à une offre de mobilité insuffisante, freinant l'accès aux emplois, aux services essentiels, aux loisirs, et limitant ainsi la vitalité économique locale.

Cet écart engendre des conséquences multiples pour les habitants des territoires périphériques : des temps de trajet parfois longs (avec des temps moyens journaliers dépassant une heure), des coûts financiers élevés liés à la dépendance quasi-systématique à la voiture individuelle, et une augmentation concomitante de la congestion sur les axes principaux, notamment autour de Lille, ainsi que des émissions polluantes notables. Cette situation compromet par ailleurs l'attractivité démographique et économique des zones rurales, accentuant un déséquilibre territorial préjudiciable à la cohésion régionale.

Face à ces enjeux, il est impératif de rapprocher ces territoires en déployant des solutions de mobilité cohérentes, durables et adaptées, qui permettent de réduire ces distances perçues, fluidifier les déplacements et rétablir un équilibre territorial.

Pour relever ce défi, plusieurs leviers opérationnels avaient été identifiés dans le Livre Blanc de la CCI Hauts-de-France et ont fait l'objet de plans d'actions concrets avec des avancées significatives en 2025.

Ces actions, pour la plupart infrastructurelle, devront être mises en œuvre pour répondre à ces enjeux de mobilité sur ce vaste territoire

ACTION 11

DÉVELOPPER UN RÉSEAU RÉGIONAL DE TRANSPORT MASSIFIÉ, PERFORMANT ET INTÉGRÉ, COMME PROPOSÉ PAR LE SERM HAUTS-DE-FRANCE

Il s'agit de bâtir un maillage d'infrastructures et de services qui offre des liaisons rapides, fréquentes et directes entre les centres urbains majeurs et les territoires périurbains ou ruraux. L'optimisation et le doublement des offres ferroviaires sont au cœur de cette stratégie, à l'image du projet SERM Hauts-de-France, que nous soutenons activement et dont la réalisation progressive est planifiée jusqu'en 2040.

Ce projet vise un cadencement digne d'un métro régional, facilitant ainsi les déplacements quotidiens. Il s'agit là de la solution la plus efficiente actuellement à l'étude mais dont le coût, les modalités de financement, et la temporalité de réalisation, posent encore question. Ce projet de SERM ne doit pas obérer d'autres projets dont l'impact pourrait se faire à des échéances moindres.

Par exemple, le développement des cars express à haute fréquence sur les corridors stratégiques doit être poursuivi et intensifié pour garantir un maillage complémentaire au ferroviaire, notamment dans les zones moins denses.

Le développement de l'offre de service TER avec un accroissement de certaines fréquences et le déploiement de rames modernisées (double étage, etc.) offre également des opportunités majeures pour répondre au défi des mobilités dans les Hauts-de-France.

ACTION 12

FAVORISER LA COMPLÉMENTARITÉ ET L'INTERMODALITÉ DES MODES EXISTANTS AU TRAVERS D'AMÉNAGEMENT SPÉCIFIQUE (PARKING, AIRE DE COVOITURAGE, ETC.)

« Déposer ma voiture pour prendre le train, je suis d'accord à condition de pouvoir garer ma voiture. » Ce constat est une réalité faute d'aménagement adapté dans de nombreux sites. Ainsi, il apparaît essentiel de mieux connecter les différents modes de transport aux grands pôles d'échanges multimodaux (gares, parkings relais P+R, aires de covoiturage) au travers d'aménagements spécifiques.

ACTION 13

METTRE EN CONNEXION LES MODES DE TRANSPORT (GESTION INTELLIGENTE DES FLUX ET DES DONNÉES, ETC.)

« Je serais ravi de prendre un bus après le train... Mais si le bus passe 45 minutes après l'arrivée du train, cela ne peut être envisageable pour aller le matin au travail ». Ce propos est malheureusement une réalité compte tenu de l'absence, dans de nombreux cas, de mise en cohérence des services de transport.

Pour répondre à cet enjeu, le déploiement régional d'un MaaS (Mobility as a Service) constitue une avancée majeure. Cette plateforme numérique unique intègre toutes les offres de mobilité (transports publics, covoiturage, autopartage, vélos, trottinettes), permettant à l'utilisateur de planifier, réserver et payer ses déplacements multimodaux en toute simplicité. Hauts-de-France Mobilités travaille déjà à cette intégration, qui doit être généralisée et largement promue pour assurer un changement d'usage des modes.

Ce MaaS n'est cependant qu'une première étape avec un besoin d'une mise en cohérence de l'offre de services proposés par les Autorités Organisatrices de Mobilité dans les Hauts-de-France.

En résumé, **la réduction de l'écart de mobilité entre centres urbains dynamiques et périphéries rurales ne se limite pas à un enjeu de temps de transport.** C'est une condition fondamentale pour pleinement valoriser le potentiel géographique exceptionnel des Hauts-de-France, renforcer la cohésion sociale et territoriale, garantir une meilleure qualité de vie et soutenir de façon tangible la transition écologique. Pour cela, toutes ces propositions doivent être portées avec volontarisme, appuyées par des financements adaptés et une gouvernance agile et inclusive.

DÉPLOYER MASSIVEMENT L'ACCESSIBILITÉ INTERNATIONALE DU GRAND LILLE

Le Grand Lille bénéficie d'une position géographique exceptionnelle au cœur du système européen.

Cette situation est renforcée par plusieurs atouts majeurs :

- ▲ **Une intégration forte dans le réseau ferroviaire à grande vitesse nord-européen.** La gare de Lille-Europe constitue un hub unique en France, offrant des liaisons directes et rapides vers plusieurs capitales européennes.
- ▲ **La présence d'un aéroport d'envergure européenne (Lille),** ainsi que la proximité immédiate de plateformes aéroportuaires de rang international (Bruxelles-Charleroi, Paris-Beauvais) et mondial (Roissy-Charles-de-Gaulle, Bruxelles-Zaventem).
- ▲ **Un environnement logistique de premier ordre,** adossé à des ports maritimes ou intérieurs de rang mondial (Dunkerque, Delta 3, Ports de Lille) et à la proximité d'Anvers et Zeebrugge.

Pourtant, cet avantage stratégique ne se traduit pas pleinement par une accessibilité fluide. L'aire métropolitaine fonctionne aujourd'hui au-delà des capacités structurelles de ses infrastructures, et les défis de mobilité constituent un frein majeur au développement économique.

- ▲ **Une logistique en surcharge.** Située à la croisée des grands corridors européens, la région dispose d'un développement logistique considérable. La prédominance du transport routier contribue fortement à la congestion des axes autoroutiers, notamment autour de Lille.
- ▲ **Une fragilité ferroviaire persistante.** Si le TGV constitue un atout déterminant, la réduction des dessertes au départ des gares périphériques (Arras, Douai, Valenciennes) fragilise l'accessibilité des territoires et l'attractivité globale de l'aire métropolitaine.

- ▲ **Un maillon aérien insuffisamment intégré.** L'aéroport de Lille-Lesquin, dont le trafic reste inférieur à son niveau de 2019 (environ 2,2 millions de passagers), souffre de son accessibilité exclusivement routière. L'absence de liaison en site propre freine son intégration au réseau de transport collectif et limite son potentiel de développement.

L'accessibilité internationale constitue un levier fondamental d'attractivité économique. La mise en service du Canal Seine-Nord Europe (CSNE) et l'évolution des liaisons ferroviaires ouvrent une fenêtre stratégique majeure qu'il convient de saisir par un déploiement massif et coordonné des infrastructures et services.

En 2020, le rapport « 50 propositions pour la présidence de la Métropole Européenne de Lille » du MEDEF Lille Métropole, ainsi que la contribution de la CCI Hauts-de-France, avaient identifié plusieurs leviers structurants :

- Créer un hub multimodal métropolitain ;
- Investir dans les infrastructures eurorégionales ;
- Mettre en œuvre une desserte en site propre vers l'aéroport de Lesquin ;
- Soutenir le développement de l'aéroport de Lille-Lesquin.

En 2025–2026, ces orientations demeurent pleinement d'actualité. Complétées par de nouvelles propositions, elles constituent l'ossature de ce chantier, dédié à l'accessibilité internationale du Grand Lille.

ACTION 14

STRUCTURER LA LOGISTIQUE DE CORRIDORS (HDF) POUR MASSIFIER LES FLUX DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

La mise en service du Canal Seine-Nord Europe fera du Grand Lille un point nodal essentiel entre les corridors fluviaux européens et les zones de production du nord-ouest du continent. Pour valoriser cette opportunité, une stratégie dédiée devra être construite autour des enjeux d'aménagement, d'organisation des acteurs et de soutien aux activités logistiques.

Cela suppose notamment de :

- déployer une stratégie logistique de l'aire métropolitaine, articulant le CSNE, le réseau ferroviaire, le réseau autoroutier et les plateformes existantes (Delta 3, Dourges, Port de Lille) ;



- consolider Norlink comme cadre opérationnel, en distinguant clairement les volets Norlink Sea (façade maritime) et Norlink Hub (hubs intérieurs : Lille, Valenciennes, Artois), avec une mise en synergie progressive des équipes, outils et stratégies ;
- sécuriser les fonciers logistiques stratégiques via les documents de planification (PLUi, SCoT) afin d'anticiper l'implantation de plateformes multimodales, centres de consolidation/déconsolidation et espaces logistiques bas-carbone ;
- favoriser la massification du fret ferroviaire et fluvial, en soutenant les opérateurs de transport combiné et en renforçant les connexions au Northern Range, en premier lieu Dunkerque, Calais et Getlink.

ACTION 15

CONSOLIDER ET DÉVELOPPER LE MAILLAGE ET L'OFFRE DE SERVICES FERROVIAIRES À GRANDE VITESSE

La pérennité et le renforcement des liaisons TGV constitue un enjeu déterminant pour la compétitivité et l'attractivité du territoire.

Il est proposé de :

- Mettre en œuvre une **stratégie publique de maintien et de renforcement** des fréquences TGV au départ de l'ensemble des gares de l'aire métropolitaine (Lille-Europe, Lille-Flandres, Arras, Douai, Valenciennes).
- **Obtenir un renforcement des liaisons vers Paris** (Gare du Nord et Roissy-CDG), notamment en heures de pointe, afin de consolider les liens avec la capitale économique française et son hub aérien international.
- Soutenir le développement de **nouveaux services ferroviaires internationaux** (nouveaux opérateurs, trains de nuit, liaisons transfrontalières), en tirant parti de l'évolution du cadre européen.

ACTION 16

LEVER LES FREINS SYSTÉMIQUES À L'AÉROPORT DE LILLE-LESQUIN

Le potentiel de l'aéroport de Lille-Lesquin ne pourra être pleinement mobilisé qu'à condition de lever plusieurs obstacles structurels.

Cette action consisterait à :

- Réaliser une liaison de transport collectif en site propre entre Lille et l'aéroport (navette express à haute fréquence ou connexion renforcée TER/bus), afin de rompre son isolement routier.
- Lever les freins réglementaires et techniques à la modernisation et à l'extension de la plateforme (terminal, pistes, accès), pour sécuriser sa capacité de développement et accueillir de nouvelles liaisons.

Ainsi, ce chantier vise à inscrire le Grand Lille dans une **dynamique européenne ambitieuse**, articulée autour de trois leviers structurants :

- une logistique performante, connectée aux grands corridors internationaux ;
- un système ferroviaire robuste et maillé, soutenant la mobilité des personnes comme des entreprises
- un aéroport modernisé et connecté, capable d'accompagner les mobilités d'affaires, touristiques et universitaires.

Renforcer l'accessibilité internationale n'est pas un objectif périphérique : c'est désormais une condition majeure et urgente pour soutenir l'attractivité, l'emploi et le développement économique de l'ensemble de l'aire métropolitaine de Lille.

DÉFINIR DE NOUVELLES MODALITÉS DE FINANCEMENT DES MOBILITÉS

Les problématiques budgétaires actuelles sont d'une telle envergure qu'elles pourraient remettre en question de nombreuses politiques publiques en matière de transport et d'accessibilité sur le territoire.

En outre, les leviers de la fiscalité semblent aujourd'hui difficiles à activer, compte tenu des taux d'imposition déjà très élevés en France, parmi les plus importants en Europe.

Aujourd'hui, les financements des mobilités reposent sur un ensemble de mécanismes diversifiés, dont la contribution, les avantages et les limites peuvent être synthétisés. Voir ci-contre :



Chacune de ces sources contribue à porter des projets d'accessibilité et de mobilité, souvent en lien avec les politiques publiques. Cependant, ces mécanismes ne tiennent que très peu compte du caractère plus ou moins vertueux des mobilités pratiquées. À titre d'exemple, une entreprise dont la majorité des salariés covoiture reste soumise au même versement mobilité qu'un établissement n'appliquant aucun engagement à l'égard des mobilités durables.

Ainsi, et compte tenu des contraintes actuelles en matière de financement public, il est proposé de redéfinir les modalités de financement des mobilités, pour en faire :

- un levier de transformation des déplacements (décarbonation, accessibilité des territoires) ;
- un moteur de développement des territoires.

Il s'agira de réinventer nos modèles en « tirant parti de nos spécificités territoriales », en « optimisant nos organisations », en « responsabilisant les utilisateurs » et en faisant du financement un vecteur de solutions aux problématiques de mobilité.

SOURCE DE FINANCEMENT	RÔLE / AVANTAGES	LIMITES / ENJEUX	EXEMPLES CONCRETS EN HAUTS-DE-FRANCE
Versement mobilité (V/M)	Ressource principale des AOM, assise sur la masse salariale des entreprises (>11 salariés). Permet de financer l'exploitation courante (bus, métro, tram).	Poids économique sur les entreprises ; recette dépendante de l'emploi salarié local.	Métropole Européenne de Lille (MEL) : le VM finance le réseau Ilévia (métro, tramway, bus, Citiz autopartage).
Billetterie / contribution des usagers	Source régulière et prévisible. Environ 30-40% des coûts couverts dans les transports collectifs	Faible comparé à d'autres pays ; pression sociale pour maintenir des tarifs accessibles	TER Hauts-de-France : abonnement « SNCF Pass Pass » utilisé par 200 000 usagers quotidiens ; tarifs jeunes (15-25 ans) financés par la Région.
Emprunts contractés par les AOM	Permettent de financer les investissements lourds, lissés dans le temps.	Poids de la dette sur les collectivités ; dépendance à la conjoncture financière.	MEL : recours massif à l'emprunt pour le doublement de capacité des rames de métro automatique (500 M€).
Subventions de l'État et de l'AFITF	Apport complémentaire pour les projets structurants.	Montants limités, soumis aux arbitrages nationaux ; concurrence entre territoires.	Participation de l'Etat au financement du Canal Seine Nord Europe
Fonds européens (FEDER, MIE, BEI)	Soutien important pour la transition énergétique et les grands projets d'infrastructure.	Procédures complexes ; cofinancement obligatoire.	Canal Seine-Nord Europe : prêt de la BEI (2 Mds €).
Participations des employeurs hors Versement Mobilité	Obligations spécifiques (prise en charge 50% abonnements salariés).	Coût pour les entreprises, peu de marge de manœuvre.	Partout en Hauts-de-France : employeurs financent une partie des abonnements TER ou Ilévia via la loi. Certaines entreprises (Renault Douai, hôpitaux) vont plus loin avec des Plans de mobilité employeur.
Participation des collectivités locales (communes, départements, régions)	Complément financier pour ajuster l'offre et développer les infrastructures.	Capacité budgétaire variable selon les territoires.	Département du Nord : financement des infrastructures routières et d'aménagements cyclables. Région Hauts-de-France : prise en charge du financement majoritaire des TER (1,5 Md€/an).
Instances stratégiques (COI, CPER)	Orientent les investissements à moyen/long terme et les cofinancements État-Région.	Dépendent des arbitrages budgétaires de l'État et des cycles politiques.	CPER Hauts-de-France 2021-2027 : 2,4 Mds € dont une part significative sur les mobilités (modernisation ferroviaire, pôles d'échanges multimodaux).
Péages autoroutiers	Apporte des financements répondants aux besoins de maintenance des infrastructures	Propre à des acteurs privés indépendants des enjeux de politiques publiques	L'ensemble des réseaux autoroutiers des Hauts-de-France hors ceux gérés par la DIR (Etat)



LE FINANCEMENT DES MOBILITÉS, UN LEVIER DE TRANSFORMATIONS MAJEURES

Ainsi, trois actions de réinvention des mobilités pourraient être envisagées :

ACTION 17

MOBILISER LES FINANCEMENTS EUROPÉENS ET NATIONAUX POUR L'AIRE MÉTROPOLITAINE DE LILLE

Le Grand Lille et, plus largement, les Hauts-de-France disposent d'atouts uniques : un territoire transfrontalier au cœur de l'Europe, une population de quatre millions d'habitants et un rôle central dans la réindustrialisation et la souveraineté économique de la France.

Pourtant, ces spécificités sont aujourd'hui soit mal reconnues, soit insuffisamment valorisées. Les grands projets de mobilité, RER métropolitain, renforcement des liaisons entre Lille et le Bassin minier, pôles d'échanges multimodaux, ne relèvent pas seulement d'enjeux locaux :

- **ce sont des projets européens**, comparables à ce que représente le Canal Seine-Nord Europe ;
- **ce sont des projets nationaux**, indispensables à la réindustrialisation du pays.

Il est donc proposé de mener une stratégie très volontariste visant à mobiliser :

- **des fonds européens**, en repositionnant certains projets à l'échelle de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai ;
- **des financements nationaux**, en faisant reconnaître l'urgence d'investir dans la deuxième aire métropolitaine française pour répondre aux défis de mobilité et de congestion.

ACTION 18

CONSTRUIRE UN MÉCANISME FINANCIER ET TECHNIQUE D'ACCOMPAGNEMENT DES ENTREPRISES VERS DES PRATIQUES VERTUEUSES

« L'entreprise n'a pas pour mission de construire les politiques de mobilité, mais elle en est un acteur structurant en raison de ses besoins de déplacement. »

Sur cette base, il est proposé de créer **un accompagnement public opérationnel**, permettant aux entreprises d'adopter des pratiques vertueuses :

- appui méthodologique pour les Plans de Mobilité Employeur ;
- accompagnement par des partenaires qualifiés (CCI, cabinets labellisés, Réseau Alliances...) ;
- mobilisation des dispositifs existants (mobilités actives, covoiturage, navettes, stationnement intelligent...) ;
- déploiements de mécanismes financiers incitateurs pour les entreprises

À terme, ces pratiques pourraient être **valorisées financièrement**, selon un principe simple : « Je contribue à réduire la congestion, à utiliser plus efficacement les infrastructures, à décarboner les transports : alors je paie moins. »

ACTION 19

ORGANISER UNE CONFÉRENCE DU FINANCEMENT DES MOBILITÉS

Afin de redéfinir les règles du jeu et de construire un modèle soutenable, il est proposé d'organiser une Conférence du financement des mobilités, réunissant :

- les gestionnaires d'infrastructures (autoroutes, SNCF Réseau, ports, aéroports),
- les acteurs publics impliqués (État, Région, Départements, intercommunalités),
- les autorités organisatrices,
- les acteurs économiques et partenaires sociaux.

Cette conférence aurait pour mandat de proposer, dans un cadre partagé, de nouvelles modalités de financement fondées sur un principe de droit à l'usage.



Les sujets à étudier incluraient notamment :

- péages autoroutiers et gouvernance des concessions ;
- péages urbains et tarification de congestion ;
- valorisation économique des flux de transit (voyageurs et marchandises) ;
- évolution du Versement Mobilité ;
- nouveaux mécanismes incitatifs basés sur les usages ;
- dispositifs de soutien à l'usage des modes actifs.

Au-delà du seul financement, cette conférence devra faire des outils financiers un **moteur de transformation des mobilités durables et décarbonées**, selon une logique de responsabilité partagée : « *Je suis vertueux, je contribue à la décongestion : je paie moins.* »

Ces trois propositions visent à transformer le financement des mobilités en levier d'action :

- **en récompensant les comportements vertueux,**
- **en mobilisant l'Europe et l'État autour d'un projet métropolitain stratégique,**
- **en régulant intelligemment la congestion,**
- **et en rééquilibrant l'effort entre usagers locaux et flux de transit.**

Elles répondent ainsi aux grands défis de l'aire métropolitaine de Lille : décarbonation, accessibilité, attractivité économique et justice territoriale.

DOTER L'AIRE MÉTROPOLITAINE DE LILLE ET LES HAUTS-DE-FRANCE DE GOUVERNANCE INTÉGRÉE À LA HAUTEUR DES ENJEUX

L'enjeu de gouvernance pour les Hauts-de-France est fondamental et représente l'un des principaux leviers à activer pour transformer durablement la mobilité dans la région. En effet, la gouvernance actuelle est fragmentée, éclatée entre de multiples autorités (Région, Métropole Européenne de Lille, EPCI, communes, syndicats de transport, gestionnaires d'infrastructures) qui gèrent des périmètres souvent non adaptés à la réalité vécue des flux et des déplacements. Cette fragmentation freine la coordination des actions, l'harmonisation des politiques, l'efficacité des investissements, et la mise en œuvre rapide de solutions à l'échelle de l'ensemble des territoires urbains, périurbains et ruraux.

Les enjeux spécifiques de la gouvernance en Hauts-de-France sont les suivants :

▲ Une coordination interterritoriale insuffisante

Les mobilités vécues dépassent les frontières administratives (ex. : déplacements domicile-travail entre Lille, Valenciennes, Lens, Arras, ou même vers Bruxelles), mais les autorités organisatrices ne pilotent pas à cette échelle cohérente.

▲ Une absence d'autorité métropolitaine intégrée

La Métropole Européenne de Lille est compétente sur son territoire, mais il manque une autorité unique élargie à l'aire métropolitaine complète (y compris bassin minier, zones transfrontalières, périurbain éloigné soit 1,3 M d'habitants pour 1 700 km² environ), pour définir une stratégie régionale commune. Il en est de même pour les aires métropolitaines d'Amiens (1 900 km² pour 280 000 habitants), Valenciennes (280 000 habitants - 1 100 km²), Dunkerque-Calais-Boulogne (1 000 km² - 400 000 habitants).

▲ Un temps de décision trop long

La multiplication des acteurs ralentit les processus, ce qui est problématique face à l'urgence des enjeux de congestion, de transition énergétique et d'équité territoriale.

▲ Une coordination public-privé insuffisante

Le rôle des entreprises et des citoyens, essentiels pour les nouvelles mobilités (covoiturage, télétravail, mobilités douces), est mal intégré dans la gouvernance globale régionale.

Pour mieux saisir le défi et envisager des solutions, il est éclairant de s'appuyer sur les métropoles européennes et mondiales reconnues pour une gouvernance efficace et innovante des mobilités.

- **Hambourg** (1,9 M d'habitants – 755 km²)

L'intégration entre les autorités de transport, les collectivités territoriales et les acteurs privés se révèle efficiente, avec un modèle impliquant une coordination étroite à l'échelle métropolitaine. Un organe central pilote l'ensemble des politiques de mobilité, articulant les transports publics, les infrastructures cyclables, le covoiturage et les innovations numériques, tout en associant la société civile. Cette gouvernance assure la cohérence entre aménagement urbain et mobilité, permettant une prise de décision plus rapide et une mise en œuvre homogène des projets.

- **Barcelone** (1,6 M d'habitants – 101 km²)

Une gouvernance transverse associant élus, techniciens, entreprises et citoyens a été développée. Le gouvernement local engage un dialogue continu et expérimente en concertation avec les habitants et acteurs économiques, renforçant l'acceptabilité et la portée des projets. Cette organisation participe à l'instauration de processus de gouvernance plus participatifs et adaptatifs, afin d'impulser des politiques audacieuses avec l'adhésion sociale nécessaire.

- **Rotterdam** (650 000 habitants – 325 km²)

Ici la gouvernance regroupe plusieurs collectivités sur la zone métropolitaine. Cette coordination est particulièrement forte dans la gestion des flux logistiques et urbains, avec une politique commune des transports publics, du vélo, et de la logistique durable. Rotterdam intègre aussi activement des partenariats public-privé pour financer et gérer les infrastructures.



- **Zurich** (430 000 habitants – 91,9 km²)
Un exemple emblématique avec son Autorité de Transport (ZVV) qui centralise la totalité de la planification, gestion tarifaire, exploitation et information voyageurs à l'échelle métropolitaine. Cette instance unique facilite une prise de décision rapide, une politique tarifaire incitative et une intégration optimale des différents modes.
- **Singapour** (5,9 M habitants – 728 km²)
La ville-État combine une gouvernance très centralisée avec une exploitation avancée de la donnée pour gérer, réguler, anticiper et ajuster en temps réel les flux de mobilité. Cette approche supporte une politique proactive et une innovation continue, avec des instruments financiers modulables (péages dynamiques) et une forte intégration de l'ensemble des acteurs.
- **Milan** (7 M habitants – 1 575 km²)
La ville s'illustre par sa politique ambitieuse de réduction de la voiture en centre-ville via la zone à péage « Area C », un réseau de transports en commun dense et modernisé, et un développement soutenu des mobilités actives et partagées. La gouvernance de la mobilité à Milan est portée par l'ARPA (Agence Régionale pour la Protection de l'Environnement) qui travaille en lien étroit avec les autorités municipales et la région Lombardie, assurant une coordination entre urbanisme, environnement, mobilité et qualité de l'air. Milan s'inscrit dans un cadre collaboratif où les décideurs ont une vision partagée de la mobilité durable.

Ainsi et sur la base de ces exemples, il s'agira de construire une gouvernance efficiente pour l'aire métropolitaine de Lille (et les Hauts-de-France) autour des éléments et préconisations proposés ci-dessous.

ACTION 20

CRÉER UNE AUTORITÉ ORGANISATRICE DES MOBILITÉS MÉTROPOLITAINE (AOMM) ÉLARGIE

Cette Autorité Organisatrice des Mobilités Métropolitaine pourrait être la fusion ou l'articulation des divers périmètres d'action (MEL, EPCI, Région) et compétence dans une structure unique ou fortement coordonnée pour penser et agir à l'échelle des mobilités vécues.

La création de cette entité nécessitera ainsi la mise en coordination (et le transfert de financement) liée aux politiques de mobilité portées par chacun des acteurs actuellement compétents.

ACTION 21

INSTAURER UNE GOUVERNANCE COLLABORATIVE MULTI-ACTEURS INTÉGRANT LE PUBLIC ET LE PRIVÉ

L'Autorité Organisatrice des Mobilités Métropolitaine (AOMM) instaurerait une gouvernance élargie associant élus, entreprises, opérateurs, associations et usagers dans un dialogue continu, favorisant l'innovation sociale et organisationnelle.

Cette gouvernance devrait être porteuse d'une ambition collective dépassant les antagonismes territoriaux et sectoriels.

Elle favoriserait l'innovation en matière de mécanismes financiers et contractuels innovants pour soutenir la réalisation et l'exploitation des infrastructures et services de mobilité.

ACTION 22

ÉLARGIR LES COMPÉTENCES DE CETTE AOMM AUX LEVIERS D'OPTIMISATION DES MOBILITÉS (DATA, ETC.)

Cette Autorité Organisatrice des Mobilités Métropolitaine verra ses compétences élargies à différents leviers d'optimisation des mobilités et des besoins de mobilité. Ainsi, celle-ci aura pour mission de porter des systèmes et des actions pouvant être innovants, notamment en matière de gestion de la data, de pilotage des flux, d'amélioration de l'information des usagers et d'optimisation des investissements grâce à la collecte et l'exploitation des données.

ACTION 23

LANCER "LIAISON", PLATEFORME DE PRÉFIGURATION D'UNE GOUVERNANCE DES MOBILITÉS À L'ÉCHELLE DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE DE LILLE

La construction d'une gouvernance adaptée au périmètre réel des mobilités – de Dunkerque à Maubeuge, en passant par Lille et Arras – ne peut se décréter. La diversité des acteurs, des compétences et des priorités rend indispensable une approche progressive.

Pour répondre à cet enjeu, la CCI Hauts-de-France et Entreprises & Cités proposent la création de **LIAISON (Lier avec rAISON)**, une plateforme souple et opérationnelle destinée à préfigurer la future gouvernance des mobilités du Grand Lille.

LIAISON s'appuie sur la dynamique de la conférence des financements des mobilités et poursuit trois objectifs :

- 1 Rassembler les acteurs volontaires, publics et privés, pour structurer un socle de coopération à l'échelle métropolitaine ;
- 2 Co-construire des solutions partagées face aux défis majeurs du territoire (congestion, accessibilité, logistique, transitions énergétiques) ;
- 3 Tester et structurer progressivement les outils, méthodes et priorités qui prépareront une gouvernance intégrée des mobilités.

L'Acte 1 de LIAISON consiste à fédérer les forces prêtes à avancer ensemble, autour d'une feuille de route commune, d'actions concrètes et d'un premier cadre de travail partagé.

LIAISON constitue ainsi une étape indispensable : un lieu agile de coordination, de production et de décision progressive, permettant d'amorcer la gouvernance de demain à l'échelle où les mobilités se vivent réellement.

Cette gouvernance agile permettra d'accélérer la prise de décision, de réduire les délais de concertation et de mise en œuvre pour répondre aux urgences économiques, sociales et environnementales.

L'enjeu de gouvernance est double : il s'agit à la fois d'unifier les périmètres institutionnels pour correspondre au territoire vivant des mobilités, et de renouveler les modes d'organisation en favorisant la coopération permanente entre acteurs publics, privés et citoyens. Les exemples internationaux montrent qu'une gouvernance intégrée, agile et centrée sur la donnée, combinée à une large participation, est un facteur clé de succès pour relever les défis de mobilité quotidienne.

Pour les Hauts-de-France, cette évolution est une condition sine qua non pour dépasser les blocages actuels, accélérer les projets structurants, massifier les solutions et construire une mobilité régionale inclusive, performante et durable.

CONCLUSION

Il faut agir, fort et vite !

Cinq ans après la publication du Livre blanc de la CCI Hauts-de-France et des propositions portées par le MEDEF Lille Métropole, le bilan de la mobilité dans la région est sans appel : si des progrès ont été réalisés, ils demeurent dramatiquement insuffisants au regard de l'urgence et de l'ampleur des défis à relever. Oui, le développement du covoiturage, les expérimentations de voies réservées, la gestion dynamique du trafic, l'essor des tiers-lieux et la diffusion des plans de mobilité en entreprise signalent une dynamique engagée. Mais cette dynamique reste désespérément cloisonnée, concentrée sur quelques territoires urbains qui profitent de ces initiatives, tandis que les zones périurbaines et rurales sombrent toujours un peu plus dans l'isolement, contraintes à une dépendance absolue à la voiture individuelle, source de congestion, de pollution et d'injustice sociale.

Nous ne pouvons plus accepter ce statu quo ! Le temps est venu d'élever d'un cran la mobilisation régionale avec une montée en puissance fulgurante et résolue. Il faut impérativement **généraliser à grande échelle et de manière coordonnée les solutions qui ont déjà démontré leur efficacité**. La massification des dispositifs au sein de l'ensemble des territoires, l'amplification et la consolidation des infrastructures, la promotion sans concession de la multimodalité, et surtout l'adoption d'une gouvernance intégrée s'appuyant sur les bassins de vie réels — et non plus sur des frontières administratives dépassées — sont des impératifs non négociables. Ce sont ces piliers qui permettront enfin d'affronter les enjeux cruciaux qui nous attendent : renforcer l'attractivité économique, réussir la transition écologique et faire respecter la justice territoriale.

Il est urgent également de **renforcer la synergie entre les modes de transport et les territoires**, de faire bouger les lignes dans les franges périurbaines et rurales, où le besoin d'innovation et de solutions durables est le plus criant.

Nous devons **impulser un nouveau modèle économique pour financer les infrastructures** d'aujourd'hui et de demain, porteur de durabilité et d'équité. La donnée et les technologies numériques, loin d'être de simples outils, sont des leviers stratégiques pour optimiser la gestion des flux, simplifier les parcours des usagers et inventer la mobilité de demain qui ne peut plus être celle d'hier.

Ce combat pour la mobilité ne se gagnera qu'avec un **engagement collectif**, ferme et résolu, dépassant les clivages politiques et les intérêts sectoriels. Il exige la mobilisation sans réserve des pouvoirs publics, l'implication proactive des entreprises et l'adhésion pleine et entière des citoyens. La mobilité ne doit pas être un luxe réservé à certains, mais le droit fondamental de tous, un vecteur puissant de cohésion sociale, d'inclusion et d'innovation. Il est temps de dépasser les expérimentations sporadiques et de transformer ces initiatives en normes incontournables, pour que chaque habitant, quel que soit son lieu de résidence ou sa condition sociale, bénéficie enfin d'un accès fluide, durable, inclusif et équitable à la mobilité.

Le temps nous est compté. La Région Hauts-de-France possède tous les atouts — géographiques, humains, technologiques — pour relever ce défi colossal. Reste à déployer cette volonté d'acier, à organiser une orchestration rigoureuse et à insuffler une ambition collective partagée, afin d'inscrire durablement la mobilité au service de l'avenir du territoire et de l'ensemble de ses habitants. Il n'y a plus d'excuses, plus de report possible. **Il faut agir, fort et vite !**



Directeurs de publication : Philippe Hourdain, Jean-Pierre Letartre

Directeur éditorial : David Brusselle

Rédaction : Adrien Noppe, Benoit Breux

Conception-réalisation : Jessie Deleplanque

Photos : Adobe Stock

Impression : Imprimerie Jean-Bernard

Réinventons les Mobilités dans l'Aire métropolitaine
de Lille et les Hauts-de-France

-
Janvier 2026



CCI HAUTS-DE-FRANCE

grand.s
la communauté

Mouvement
des Entreprises
de France
Hauts-de-France



cpme
HAUTS-DE-FRANCE