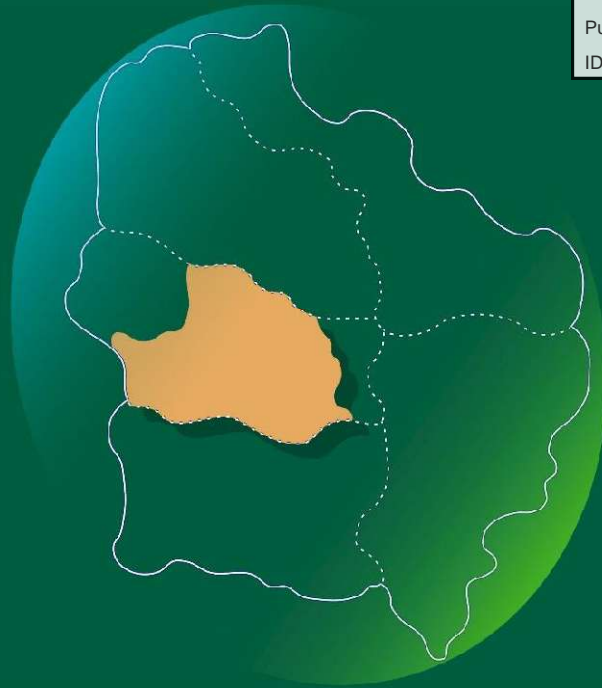


Envoyé en préfecture le 10/03/2026

Reçu en préfecture le 10/03/2026

Publié le

ID : 080-200070969-20260305-2026_0503_27-DE



LE CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE DU BASSIN DE MOBILITE GRAND AMIENOIS - GRAND ROYE

2026-2029

Envoyé en préfecture le 10/03/2026

Reçu en préfecture le 10/03/2026

Publié le



ID : 080-200070969-20260305-2026_0503_27-DE



Sommaire



Q Edito Région.....	4
Q Contrat.....	5
▶ Les signataires	5
▶ Visas.....	8
▶ Préambule.....	9
▶ Article 1 – L’objet du contrat.....	10
▶ Article 2 – La composition du document.....	10
▶ Article 3 – La démarche dans le bassin de mobilité	11
▶ Article 4 – Les principales caractéristiques du bassin Grand Amiénois - Grand Roye.....	13
a) Le bassin de mobilité, un nouvel espace de collaboration.....	13
b) Une cohérence à assurer entre les différentes stratégies de mobilité existantes	13
c) Un territoire contrasté entre dynamisme urbain et fragilité rurale	14
d) Une offre de transport collectif urbain concentrée sur Amiens Métropole.....	15
e) Des offres à étoffer pour tendre vers une mobilité durable	15
f) La ligne Roissy – Picardie et le canal Seine-Nord Europe : deux projets phares pour le bassin de mobilité	16
▶ Article 5 – Les enjeux et objectifs arrêtés par l’ensemble des partenaires	17
▶ Article 6 – La présentation des actions retenues.....	19
▶ Article 7 – La gouvernance mise en place.....	26
▶ Article 8 – La durée du contrat.....	27
▶ Article 9 – Le suivi et les indicateurs	28
▶ Article 10 – L’évaluation à mi-parcours et les modalités de révision	28
Q Glossaire.....	29



Xavier Bertrand
Président de la Région
Hauts-de-France



Olivier Engrand
Conseiller régional
délégué à la mobilité
dans les territoires

En faisant des Régions les chefs de file de la mobilité, la loi d'orientation des mobilités (LOM) promulguée en décembre 2019 a marqué un tournant décisif pour l'organisation des transports en France. Elle a permis de repenser en profondeur les infrastructures, les pratiques de déplacement et surtout de mettre fin aux zones blanches de la mobilité en garantissant une couverture par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) sur l'ensemble du territoire.

Dans cette dynamique, la Région Hauts-de-France s'est pleinement engagée en élaborant les deux outils structurants prévus par la LOM : le Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) - dont le premier de France a été approuvé dans notre Région - et le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM). Ces derniers, conclus à l'échelle de chaque bassin de mobilité, sont le fruit de deux années de concertation et de travail collectif entre les acteurs locaux, entrepris depuis la réunion des comités de bassin en 2022.

Le COM, fidèle à sa vocation opérationnelle, permet la mise en œuvre d'actions concrètes. Il vise à instaurer une synergie efficace entre les différents partenaires autour d'une vision partagée des mobilités. Pragmatique et ancré dans la réalité des territoires, ce contrat s'appuie sur l'existant pour renforcer la connaissance et le partage des offres ainsi que l'interconnexion entre les modes de transport. Il s'agit ainsi de structurer et développer nos offres de mobilité grâce à une meilleure coordination entre les différents acteurs, tout en proposant de nouvelles solutions adaptées aux enjeux spécifiques de chaque bassin via l'amélioration des connexions entre les réseaux (interurbain, urbain et ferroviaire), la promotion des mobilités alternatives à la voiture individuelle (comme le vélo, le covoiturage, l'autopartage, ou encore le transport à la demande), et le renforcement de l'accessibilité des zones rurales.

Ce document contractuel, conclu à une échéance de fin 2029, ne constitue pas une fin en soi et sa réussite repose sur l'engagement de tous : collectivités, opérateurs, gestionnaires, mais surtout sur l'adhésion de nos habitants, premiers bénéficiaires de ces avancées.

Pour garantir son efficacité et sa pertinence dans le temps, une évaluation régulière du COM sera mise en place. Elle permettra d'analyser l'impact des mesures engagées, d'identifier les ajustements nécessaires et d'assurer une amélioration continue des actions à mener. Cette dynamique d'évaluation est essentielle pour faire des Hauts-de-France une Région pionnière d'une mobilité plus fluide, plus connectée, plus inclusive et plus durable.

En nous engageant dès aujourd'hui à travers ce contrat, nous construisons notre mobilité de demain.



Les signataires

Envoyé en préfecture le 10/03/2026

Reçu en préfecture le 10/03/2026

Publié le

ID : 080-200070969-20260305-2026_0503_27-DE





Les signataires

ENTRE

La Région Hauts-de-France, représentée par,
agissant en qualité de Président(e) du Conseil régional des Hauts-de-France, désignée
ci-après par « La Région » ;

ET

Le Département de la Somme, représenté par,
agissant en qualité de Président(e) du Conseil départemental de la Somme, désigné ci-après
par « le Département de la Somme » ;

ET

Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, représenté par,
agissant en qualité de Président(e) du syndicat mixte,
désigné ci-après par « SMHdF » ;

ET

SNCF Gares et Connexions, gestionnaire de gares de voyageurs, représentée par,
agissant en qualité de directeur/directrice régional(e)
Hauts-de-France - Normandie, désignée ci-après par « SNCF Gares et Connexions » ;

ET

Les Autorités organisatrices de la Mobilité composant le bassin de mobilité Grand Amiénois
Grand Roye :

- La Communauté d'agglomération Amiens Métropole, représentée par, son/sa Président(e), désignée ci-après par « CA Amiens Métropole » ;
- La Communauté de communes Avre Luce Noye, représentée par, son/sa Président(e), désignée ci-après par « CC Avre Luce Noye » ;
- La Communauté de communes Nièvre et Somme, représentée par, son/sa Président(e), désignée ci-après par « CC Nièvre et Somme » ;
- La Communauté de communes du Pays du Coquelicot, représentée par, son/sa Président(e), désignée ci-après par « CC du Pays du Coquelicot » ;
- La Communauté de communes Somme Sud-Ouest, représentée par, son/sa Président(e), désignée ci-après par « CC Somme Sud-Ouest » ;



Les signataires



- La Communauté de communes du Territoire Nord-Picardie, représentée par par, son/sa Président(e), désignée ci-après par « CC du Territoire Nord-Picardie » ;
- La Communauté de communes du Val de Somme, représentée par, son/sa Président(e), désignée ci-après par « CC du Val de Somme » ;

ET

Les établissements publics de coopération intercommunale sur lesquels la Région intervient en sa qualité d'AOM en substitution :

- La Communauté de communes Terre de Picardie, représentée par, son/sa Président(e), désignée ci-après par « CC Terre de Picardie »,
- La Communauté de communes du Grand Roye, représentée par, son/sa Président(e), désignée ci-après par « CC du Grand Roye » ;

ET

Le Pôle Métropolitain du Grand Amiénois, représenté par, son/sa Président(e), désigné ci-après par « PMGA ».



Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code des transports et son article L. 1215-2,

Vu la Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (MAPTAM),

Vu la Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des Mobilités (LOM),

Vu la délibération n°2023.01252 du Conseil régional du 5 octobre 2023 adoptant le règlement budgétaire et financier,

Vu la délibération n°2020.02153 du Conseil régional du 9 décembre 2020, portant sur les orientations de la Région pour assurer ses nouveaux rôles d'autorité organisatrice et de chef de file de la mobilité introduits par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM),

Vu la délibération n°2022.00164 du Conseil régional en date du 27 janvier 2022, portant sur la déclinaison de la Loi d'Orientation des Mobilités en Hauts-de-France.



Préambule

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) impose l'élaboration d'un Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) pour chaque bassin de mobilité, dont les limites sont définies par la Région après concertation. Ce contrat doit préciser les modalités de l'action commune des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) et la coordination avec les gestionnaires de voirie et d'infrastructures. L'objectif est de créer des conditions favorables au développement des mobilités, en répondant aux enjeux de décarbonation, de développement durable et d'amélioration de la qualité de vie des habitants.

Conformément à l'article L. 1215-2 du code des transports, les COM doivent être élaborés sous la direction de la Région, en concertation avec tous les acteurs concernés. Cette concertation inclut les AOM, les Départements, les syndicats mixtes créés par la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000, les gestionnaires de gares et de pôles d'échanges, ainsi que les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) où la Région intervient en tant qu'AOM. Tous les partenaires susceptibles d'apporter une contribution pertinente peuvent également être associés. Cette démarche participative est essentielle pour garantir que les solutions proposées répondent aux besoins et attentes de tous les habitants.

L'objectif est de promouvoir une mobilité plus fluide, inclusive et respectueuse de l'environnement, en favorisant les modes doux et les alternatives à la voiture individuelle. Les COM doivent être cohérents avec les autres documents de planification territoriale, tels que les plans de mobilité, les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) et les Plans Locaux d'Urbanisme intercommunaux (PLUi). Ces documents opérationnels visent à mettre en œuvre des actions et des stratégies définies par les nombreux acteurs impliqués.

Les COM ambitionnent de proposer des solutions concrètes et adaptées aux spécificités de chaque bassin, visant à améliorer la qualité de vie des habitants et à relever les défis de la mobilité durable. Ils cherchent à faciliter les pratiques intermodales, permettant ainsi aux habitants d'accéder à une offre de mobilité adaptée sans être limités par les frontières administratives.

En Hauts-de-France, dix bassins de mobilité ont été définis et arrêtés le 27 janvier 2022 par délibération de l'Assemblée Régionale. Cette cartographie résulte d'un travail partenarial réalisé en 2021, impliquant plus de 175 structures.

Le présent contrat opérationnel de mobilité concerne spécifiquement le bassin de mobilité Grand Amiénois - Grand Roye.



📍 Article 1 – L’objet du contrat

La loi de Modernisation de l’Action Publique Territoriale et d’Affirmation des Métropoles du 27 janvier 2014, dite MAPTAM, a confié aux Régions un chef de filât en matière d’intermodalité. La Loi d’Orientation des Mobilités promulguée le 24 décembre 2019, dite LOM, est venue conforter et renforcer ce chef de filât.

En cette qualité, et conformément aux mesures de la LOM, la Région doit coordonner l’action commune des AOM notamment en ce qui concerne :

- les différentes formes de mobilité et d’intermodalité en matière de desserte, d’horaires, de tarification, d’information et d’accueil de tous les publics ainsi que de répartition territoriale des points de vente physique ;
- la création, l’aménagement et le fonctionnement des pôles d’échanges multimodaux et des aires de mobilité, notamment en milieu rural, ainsi que le système de transport vers et à partir de ces pôles ou aires ;
- les modalités de gestion des situations dégradées afin d’assurer la continuité du service rendu aux usagers au quotidien ;
- le recensement et la diffusion des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre en particulier pour améliorer la cohésion sociale et territoriale ;
- l’aide à la conception et à la mise en place d’infrastructures de transport ou de services de mobilité par les autorités organisatrices de la mobilité.

Les modalités correspondantes doivent être précisées dans un contrat opérationnel de mobilité établi à l’échelle de chacun des bassins de mobilité. Le présent document vaut ainsi pour celui du Grand Amiénois - Grand Roye.

📍 Article 2 – La composition du document

Le COM du Grand Amiénois - Grand Roye est composé de trois documents :

- le présent contrat ;
- le fascicule des fiches actions ;
- le diagnostic.



Q Article 3 – La démarche dans le bassin de mobilité

Un peu moins de 3 ans se sont écoulés entre le premier comité technique, organisé le 11 avril 2023, et le comité de pilotage examinant le projet final de COM pour le bassin Grand Amiénois - Grand Roye, le 20 janvier 2026. Cela aura été le temps nécessaire pour partager une méthode et élaborer de manière collective ce nouveau document-cadre pour la mobilité.

Cette démarche a été menée en deux temps, avec une première phase de diagnostic et une seconde phase permettant d'identifier les actions réalisables ou engageables sur la période 2026 - 2029.

La première phase, commune au COM et au Plan d'Action en matière de Mobilité Solidaire (PAMS), a permis de dresser un état des lieux de la mobilité sur ce bassin. Les membres du comité de pilotage, qui se sont réunis le 19 décembre 2023, ont pu se fonder sur ce diagnostic problématisé pour identifier les principaux enjeux se présentant sur le bassin Grand Amiénois - Grand Roye et pour définir les objectifs à viser en priorité pour relever les défis correspondants.

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

- une enquête réalisée en juin 2022 par l'Observatoire Régional des Transports (ORT) auprès de l'ensemble des EPCI des Hauts-de-France afin de recenser leurs services et dispositifs de mobilité solidaire ;
- une enquête menée en janvier 2023 par la Région auprès de l'ensemble des AOM afin de les interroger sur la mobilité et les services de transport ;
- un recueil de fiches thématiques élaboré par les services de la Région ;
- les travaux des membres du comité technique qui se sont réunis les 11 avril 2023 à Amiens et 9 octobre 2023 à Villers Bocage .

La deuxième phase s'est attachée à l'élaboration collective de 23 fiches actions par les membres du comité technique qui se sont notamment retrouvés le 4 septembre 2025 à Picquigny. Ces propositions d'actions, devant constituer le cœur du futur COM, ont ensuite fait l'objet d'une consultation écrite auprès des partenaires du 6 novembre 2025 au 28 novembre 2025. Le résultat de cette consultation, ainsi que le projet de COM Grand Amiénois-Grand Roye, ont été présentés lors du comité de pilotage final du 2 février 2026 à Méaulte.



Q Article 4 – Les principales caractéristiques du bassin Grand Amiénois Grand Roye

a) Le bassin de mobilité, un nouvel espace de collaboration

La LOM renforce le rôle de chef de file mobilité confié à la Région en donnant un cadre et des outils pour définir les modalités de coordination avec l'ensemble des acteurs de la mobilité. Dans ce cadre, la Région a défini des bassins de mobilité qui s'affranchissent en particulier des limites départementales. Ils sont au nombre de dix en Hauts-de-France.

Le bassin de mobilité Grand Amiénois - Grand Roye est composé de 9 EPCI dont 6 sont de nouvelles AOM depuis leur prise de compétences au 1er juillet 2021. Ce territoire s'étend sur 509 communes et regroupe 399 601 habitants, pour une densité moyenne de 103 habitants/km² (inférieure à la moyenne régionale). Ce bassin est caractérisé par une surreprésentation des jeunes de 18-24 ans scolarisés et par un poids des seniors légèrement supérieur à la moyenne régionale. A l'image de la région, ce bassin devrait être marqué par un fort vieillissement de la population à l'horizon 2040.

L'organisation territoriale du bassin se structure autour d'Amiens comme second pôle régional. Il est aussi composé de 14 pôles intermédiaires structurant le bassin de mobilité. Bien que la majorité des communes soient rurales selon la typologie de l'Insee, 37 % de la population vit dans des communes urbaines denses (Amiens, Camon, Longueau, Rivery).

L'économie du bassin Grand Amiénois - Grand Roye est majoritairement tertiaire (78 % des emplois) avec de gros employeurs publics et sanitaires comme le CHU Amiens Picardie et la CA d'Amiens Métropole. L'industrie reste importante (20 000 emplois) en particulier dans la chimie, la fabrication de matériels de transport et la fabrication de matériel en caoutchouc. Les sites industriels sont principalement localisés en zones périurbaines ou rurales, accessibles essentiellement en voiture. Les taux d'emploi varient selon les intercommunalités (61,8 % dans la CA Amiens Métropole, 75,8 % dans la CC Avre Luce Noye). La CA d'Amiens Métropole concentre les deux tiers de l'activité du bassin. Le bassin est au cœur de la stratégie régionale de spécialisation intelligente (S3) dans les domaines santé, nutrition et énergie, visant l'innovation et la transition énergétique.

b) Une cohérence à assurer entre les différentes stratégies de mobilité existantes

Le COM doit utilement s'inspirer des objectifs et attentes déjà exprimés par les différents partenaires dans leurs nombreux documents stratégiques qui traitent pour tout ou partie des questions de transport et de mobilité. Par exemple, dans le cadre de son Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), la Région vise à promouvoir un modèle de développement équilibré où chaque territoire contribue de manière spécifique au développement global. Le bassin de mobilité Grand Amiénois - Grand Roye est au cœur de l'espace à enjeux du SRADDET « développer les relais métropolitains et les excellences productives ». Cet espace à enjeux SRADDET repose sur une ambition collective de fédérer les différents atouts des territoires



pour développer les relais métropolitains. Le développement de ces relais passera par l'accroissement du rayonnement d'Amiens et par l'affirmation du rôle structurant d'Arras, de Saint-Quentin, de Beauvais, de Compiègne et d'Abbeville sur l'espace central de la région et situés en périphérie du bassin de mobilité Grand Amiénois - Grand Roye.

Dans cette dynamique, le Pôle Métropolitain du Grand Amiénois (PMGA) agit comme un outil de coopération territoriale. Il exerce, pour l'ensemble de son territoire et en lien étroit avec les EPCI membres, des compétences d'intérêt métropolitain, c'est-à-dire des compétences dépassant le périmètre de chaque intercommunalité prise isolément. À ce titre, le PMGA a conduit l'élaboration d'une stratégie de mobilité globale pour le Grand Amiénois, visant la cohérence des politiques de déplacement, la continuité des parcours et la coordination des moyens humains et financiers mobilisés par les AOM et les EPCI. Concrètement, le PMGA a déjà mené plusieurs actions structurantes :

- la réalisation de Plans de Mobilité Simplifiés (PDMS) ;
- l'élaboration de Schémas Directeurs Cyclables (SDC) en étroite concertation avec les intercommunalités concernées.

Ces démarches consolidées constituent un socle essentiel pour la construction du COM, qui doit prolonger et articuler ces ambitions à l'échelle territoriale et régionale.

c) Un territoire contrasté entre dynamisme urbain et fragilités rurales

Le bassin du Grand Amiénois - Grand Roye est organisé autour d'Amiens, pôle urbain structurant qui concentre l'activité économique et les services. Les zones périphériques, notamment à l'est et à l'ouest, sont composées de communes rurales autonomes, peu ou très peu denses.

La population du bassin devrait croître légèrement jusqu'au début des années 2030 avant de se stabiliser, puis diminuer à partir de 2034 sous l'effet du vieillissement. La part des habitants âgés de 65 ans et plus augmentera d'ici 2040, tandis que les 15-29 ans représenteraient 19,2 % de la population totale du bassin.

Le temps d'accès aux services publics sur ce bassin est très variable. Les pôles urbains comme Amiens, Montdidier ou Albert bénéficient d'un accès facile, tandis que les communes rurales éloignées, notamment au sud ou à l'ouest du bassin présentent un accès plus difficile aux différents équipements du panier « seniors ». Cette inégalité renforce la dépendance à la voiture pour les habitants des zones rurales.

Le revenu disponible médian par unité de consommation s'élève à 20 880 €, supérieur à la moyenne régionale (20 360 € en 2019). Toutefois, de fortes disparités existent : les territoires ruraux proches d'Amiens et en particulier sur le sud de la CA d'Amiens Métropole disposent de revenus plus élevés, tandis que le nord et l'ouest du bassin se rapprochent de la moyenne régionale.

Près d'un jeune sur cinq âgé de 15 à 29 ans n'est ni en emploi ni en formation, ce qui souligne un enjeu important que ce soit en matière d'insertion professionnelle ou de mobilité.



La fragilité numérique varie selon les territoires du bassin. Autour d'Amiens, elle reste modérée, même si Amiens Métropole regroupe une proportion importante de publics sensibles aux démarches en ligne, tels que les jeunes sans emploi, les demandeurs d'emploi ou les bénéficiaires de minima sociaux. En revanche, elle s'accroît dans le sud du bassin, notamment au sein de la CC du Grand Roye, où l'accès à la fibre optique et aux espaces d'accompagnement numérique demeurent insuffisants.

d) Une offre de transport collectif urbain concentrée sur Amiens Métropole

Le bassin de mobilité bénéficie aujourd'hui d'un seul réseau structuré de transports collectifs portés par la CA d'Amiens Métropole. Le réseau urbain est complété par des services de transports à la demande (TAD) sur la CA d'Amiens Métropole, la CC2SO et la CC du Pays du Coquelicot. Les communes de Montidier et Roye disposent également d'un TAD. De plus, le bassin Grand Amiénois - Grand Roye bénéficie d'une variété de solutions de transport régional comprenant des services ferroviaires TER et des services routiers interurbains et scolaires organisés par la Région. L'offre ferroviaire comprend 17 missions dont une mission TERGV et 16 missions TER desservant 12 gares et 17 haltes ferroviaires, tandis que l'offre routière compte 50 lignes interurbaines pour les offres scolaires et commerciales.

Parmi ces 29 points d'arrêts, on comptabilise 2 PEM régionaux (Amiens et gare TGV Haute Picardie) et 1 PEM de rabattement vers les métropoles (Longueau) ainsi qu'un aéroport (Méaulte) qui permettent de structurer le territoire. Au niveau routier, ce bassin est maillé par trois autoroutes structurantes (A1, A16 et A29) et dispose d'un réseau de routes nationales, notamment la RN25, et de départementales.

e) Des offres à étoffer pour tendre vers une mobilité durable

Sur l'ensemble du bassin qui s'agisse d'espaces urbains, de zone périurbaines ou de territoires ruraux plus dispersés, la question de la mobilité durable se pose avec une importance croissante. La priorité consiste à réduire les émissions polluantes en encourageant le recours aux transports collectifs, aux mobilités actives et aux solutions partagées.

Dans les zones rurales où la dépendance à la voiture individuelle reste marquée en raison du manque d'alternatives et des distances à parcourir, l'enjeu est de mettre en place des solutions adaptées permettant de limiter l'autosolisme et d'offrir à tous des options de déplacement crédibles et accessibles.

La transition vers une mobilité plus durable implique donc des approches différenciées selon les types de territoires mais qui doivent rester cohérentes et complémentaires à l'échelle de l'ensemble du bassin.

Le bassin Grand Amiénois - Grand Roye est l'un de ceux dans lequel les actifs utilisent le plus leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. Si les modes doux sont utilisés par 11% des actifs, les transports en commun ne sont empruntés que par environ 7% des actifs sur leur trajet domicile-travail. Dans ce contexte, tous les leviers contribuant à rationaliser l'usage de la voiture et à décarboner les mobilités sont à activer.



Toutefois, en zone peu dense, cette décarbonation est d'autant plus délicate que la voiture constitue le mode de déplacement privilégié. Cette hégémonie de la voiture s'explique notamment par des distances importantes à parcourir pour accéder aux services ou équipements et par une plus faible présence des transports collectifs par rapport aux territoires plus urbains.

En ce qui concerne les mobilités partagées, à ce jour on dénombre 14 aires de covoiturage sous maîtrise d'ouvrage départementale, 7 sous maîtrise d'ouvrage SANEF, et 43 aires sous maîtrise d'ouvrage locale sur ce bassin et un seul système d'autopartage en cours sur la CC du Pays du Coquelicot.

En matière de mobilités actives, toutes les AOM de ce bassin disposent depuis juin 2025 d'un Schéma Directeur Cyclable (SDC) visant la continuité entre les territoires, grâce à l'appui et à la coordination du Pôle métropolitain qui a accompagné leur élaboration.

Si l'électrification du parc automobile est souhaitée pour diminuer les émissions des véhicules, il est nécessaire que le déploiement des infrastructures de recharge soit suffisamment important pour inciter à l'acquisition de véhicules électriques. Or, en zone peu dense, le maillage des infrastructures de recharge reste à parfaire. Un SDIRVE défini par Territoire d'Energie Somme (TES) est finalisé sur ce bassin, et devrait permettre d'y remédier.

f) La ligne Roissy-Picardie et le Canal Seine-Nord Europe : deux projets phares pour le bassin de mobilité

Le projet Roissy-Picardie, centré sur la création d'une nouvelle voie de liaison LGV, impactera directement des communes telles que Chantilly et Amiens, offrant des avantages significatifs pour le sud des Hauts-de-France, notamment une connexion directe à Roissy et au réseau à grande vitesse. Cependant, il est crucial d'assurer une offre de transport en commun de rabattement vers les gares efficace pour maximiser les bénéfices du projet.

Le bassin est concerné par un autre grand projet : le Canal Seine-Nord Europe. Ce canal à grand gabarit de 107 kilomètres constitue un maillon essentiel de la liaison fluviale Seine-Escaut, permettant une circulation plus efficace des péniches entre la France, la Belgique et les Pays-Bas. Les marchandises transportées entre le bassin parisien, les Hauts-de-France, les ports de Dunkerque, du Havre, de Rouen et le nord de l'Europe pourront ainsi transiter davantage par voie fluviale, contribuant à soulager un réseau routier fortement saturé par les poids lourds.

L'un des principaux défis du Canal Seine-Nord Europe consiste à faire des territoires de véritables acteurs du projet, en les aidant à anticiper le chantier, la phase d'exploitation et les opportunités qui en découleront. Ce projet sera créateur d'emplois ; ce qui aura des répercussions directes sur les habitants du Grand Amiénois et du Grand Roye, tant en matière de déplacements que d'accès aux opportunités économiques. Dans ce cadre, la question de la mobilité des personnes travaillant sur le chantier, notamment les ouvriers, doit être anticipée. Il s'agira notamment de faciliter l'accès aux différentes bases travaux par des solutions alternatives à l'autosolisme, en particulier pour les travailleurs relevant de l'insertion par l'activité économique. Il conviendra également d'anticiper les impacts du canal sur les flux de circulation du territoire.



Q Article 5 – Les enjeux et objectifs arrêtés par l'ensemble des partenaires

Le diagnostic, réalisé en première phase d'élaboration du COM, a permis de mieux comprendre le fonctionnement du territoire et d'identifier les besoins de ses habitants en matière de mobilité. Ce diagnostic a mis en lumière quatre principaux défis à relever pour améliorer les pratiques de déplacement et mieux coordonner les interventions des nombreux acteurs impliqués. Ces défis représentent autant d'enjeux dans lesquels doivent s'inscrire les futures actions du contrat. Pour chacun d'entre eux, des objectifs prioritaires ont été précisés par les partenaires du bassin de mobilité et les actions du COM, comme celles du PAMS, doivent permettre de les atteindre.

Enjeu 1 – L'amélioration de l'information et de l'accompagnement de la population pour faciliter la mobilité

Le diagnostic réalisé sur l'ensemble des bassins de mobilité des Hauts-de-France a révélé un constat unanime : malgré l'existence d'un large éventail d'aides et de services de mobilité, ceux-ci restent largement méconnus, aussi bien des habitants que des acteurs institutionnels, des employeurs et des structures d'accompagnement des publics.

Dans ce contexte, il apparaît prioritaire, avant toute création de nouvelles solutions de mobilité, de renforcer la visibilité et la lisibilité de l'offre déjà disponible. Cette démarche suppose non seulement un effort de communication accru, mais également la mise en place d'un accompagnement individualisé des habitants, afin de faciliter l'appropriation et l'usage des transports existants.

Aussi, au travers de cet enjeu, il s'agit essentiellement de viser quatre objectifs :

- améliorer l'information du grand public sur l'ensemble des services de mobilité ;
- valoriser l'offre régionale ;
- faciliter l'usage des transports (intermodalité) ;
- comprendre les besoins des publics vulnérables.

Enjeu 2 – La recherche d'un équilibre territorial dans l'offre en mobilité

Si les services et dispositifs de mobilité actuels peuvent être améliorés par une meilleure coordination, il reste des besoins non satisfaits, notamment dans les domaines des mobilités partagées et actives, ou pour compléter les offres existantes. Il est donc essentiel de concevoir de nouveaux services de mobilité innovants, capables de s'intégrer de manière fluide avec les infrastructures en place et de répondre aux particularités des territoires concernés. Ces nouvelles solutions permettront de répondre aux attentes des usagers et de dynamiser les options de déplacement disponibles.



Afin de répondre à cet enjeu, il est ainsi proposé de :

- **préserver un accès aisé au pôle urbain amiénois en diminuant l'autosolisme ;**
- **améliorer la desserte et développer l'intermodalité dans les pôles secondaires et zones rurales ;**
- **améliorer les liaisons entre le bassin et les destinations extérieures ;**
- **couvrir le bassin par un maillage de lieux d'accompagnement.**

Enjeu 3 – L'implication et la coordination des acteurs de la mobilité

La coordination et la gouvernance entre les différentes AOM du bassin Grand Amiénois - Grand Roye constituent des leviers essentiels pour structurer le développement de nouvelles offres de mobilité et garantir une gestion optimale des situations dégradées. La mise en place d'une organisation collective plus fluide et d'une articulation renforcée conditionne directement la capacité du territoire à proposer une réponse cohérente et efficace aux besoins des usagers.

L'élaboration du COM a permis d'engager une dynamique de concertation et d'échanges qu'il convient de pérenniser et d'amplifier afin d'atteindre les objectifs suivants :

- **permettre la montée en puissance des AOM dans l'exercice de leur compétence mobilité ;**
- **intégrer l'enjeu mobilité dans l'aménagement du territoire et sa planification ;**
- **améliorer la gouvernance de la mobilité sur le bassin.**

Enjeu 4 – La mobilisation autour des enjeux transversaux

Cet enjeu qui présente des problématiques particulières prégnantes sur le bassin de mobilité GAGR met en exergue trois sujets relevés par l'ensemble des partenaires.

Tout d'abord, le bassin de mobilité Grand Amiénois – Grand Roye est concerné par le projet du Canal Seine-Nord Europe, qui, bien que ne traversant pas directement le territoire, devrait générer des effets structurants sur les mobilités. Le développement d'activités économiques et logistiques à proximité est en effet susceptible d'entraîner une évolution des déplacements domicile-travail et des pratiques de mobilité des habitants.

Par ailleurs, dans ce contexte de transformations économiques et démographiques, la décarbonation des mobilités constitue un enjeu transversal pour le bassin. Elle s'inscrit dans une volonté de réduction de la dépendance à la voiture individuelle, tout en accompagnant l'évolution des besoins de déplacement.

Enfin, le vieillissement de la population renforce la nécessité de proposer des solutions de mobilité adaptées, afin de garantir l'accessibilité aux déplacements pour tous et de maintenir la cohésion territoriale.



Pour répondre à ce contexte trois objectifs ont été identifiés :

- **mettre en synergie mobilité et accès à l'emploi ;**
- **mettre en œuvre des mesures concrètes pour la transition énergétique (« décarbonation ») ;**
- **accompagner, anticiper le vieillissement de la population.**

Article 6 – La présentation des actions retenues

Afin de répondre à ces quatre enjeux définis collectivement, les partenaires vont s'attacher à mettre en œuvre les actions listées dans cet article et détaillées dans le fascicule.

Afin d'en faciliter la présentation, elles sont regroupées par thématique et couvrent les différents champs du chef de filât mobilité et intermodalité, à savoir la coordination des acteurs et des offres, la communication et l'information, la tarification et la distribution, les infrastructures de transport et, enfin, les nouveaux services de mobilité.

Ces actions sont présentées ci-après de manière succincte et les fiches-actions du fascicule des actions les définissent plus précisément, notamment en redonnant des éléments de contexte, en précisant les pilotes et partenaires ou encore les modalités de mise en œuvre et le calendrier envisagé.



« Coordination des acteurs et complémentarité des offres »

Ces **8 actions** visent en priorité à améliorer et à renforcer les échanges entre les partenaires dans l'objectif d'une meilleure articulation des offres de mobilité et à faciliter le partage des bonnes pratiques et le retour d'expérience.

FA 1 – Informer les acteurs locaux sur le processus d'évolution des offres régionales pour mieux les associer

Cette action doit permettre de mieux identifier et faire connaître aux partenaires les instances de dialogue existantes, ainsi que les contraintes à considérer lors de l'élaboration ou de l'évolution de l'offre de transport régionale, tout en veillant à maintenir un dialogue avec les AOM afin d'assurer une bonne articulation entre les réseaux.



FA 2 – Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France aux AOM

Le SMHdF, structure dédiée à l'intermodalité, travaille sur les sujets de l'information voyageurs multimodale, de l'aide à l'exploitation et de billettique interopérable. Au-delà des outils déployés dans le cadre de ses compétences obligatoires, le SMHdF porte d'autres travaux (covoiturage, TAD, centrale d'achat, accompagnement technique, etc.) et a développé une expertise en matière de mobilité qui constitue une plus-value importante pour les AOM.

A titre d'exemple, une AOM du bassin a mis en place un service de TAD grâce à la centrale d'achat du syndicat. L'objectif est de faire connaître et présenter clairement les outils du syndicat et ce qu'il peut apporter à ses membres en vue de susciter de nouvelles adhésions.

FA 3 – Faciliter le partage d'expérience entre AOM et accompagner techniquement les porteurs de projet

Les partenaires ont régulièrement exprimé le besoin de renforcer les échanges et le partage d'expérience. Si des échanges existent déjà, ils doivent être facilités et encouragés en s'appuyant sur les instances de dialogue et l'accompagnement partenarial existants et en les renforçant. Cette action vise ainsi à poser les bases d'un réseau à l'échelle du bassin de mobilité, ainsi qu'entre les différents bassins, afin de favoriser et de valoriser les retours d'expériences.

FA 4 – Développer les partenariats entre les AOM locales et la Région pour construire des offres de mobilité coordonnées

La construction de nouvelles offres de mobilité ne peut se faire qu'au regard de l'existant afin d'éviter les concurrences et viser la complémentarité. La mise en place d'offres de transport peut nécessiter des accords entre les différents niveaux d'AOM. L'objectif général est de partager une approche globale et cohérente de l'offre de mobilité, à l'échelle du bassin de mobilité, et de définir une procédure de travail entre AOM pour arrêter les modalités d'échanges d'informations et de concertation technique et financière relatives à chacune des solutions de transport étudiées.

FA 5 – Coordonner les offres de transport en lien avec le canal Seine-Nord Europe

L'accès aux bases chantier, situées dans des territoires peu denses, doit faire l'objet de coordination entre les différentes AOM et acteurs de l'insertion afin de proposer des solutions alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle. Les actions de coordination seront envisagées avec la Société du Canal (SCSNE) et les acteurs territoriaux compétents en matière de mobilité et d'insertion.



FA 6 – Améliorer les relations avec les bassins limitrophes

Le bassin Grand Amiénois - Grand Roye, au centre des Hauts-de-France, bénéficie d'une position stratégique en étant desservi par plusieurs axes ferroviaires et routiers. Il présente des flux de déplacements multipolarisés, notamment vers le Littoral Sud, le Saint-Quentinois et l'Est de l'Oise. L'action vise à renforcer la coordination entre les acteurs et les offres de mobilité inter-bassins, ainsi qu'avec des destinations plus lointaines comme Roissy, Paris. Aussi, il convient de poursuivre les échanges avec ces bassins et veiller à la bonne coordination entre les services de mobilité inter-bassins.

FA 7 – Faciliter l'accès des habitants au centre-ville d'Amiens

La circulation automobile en centre-ville d'Amiens demeure complexe, notamment aux heures de forte affluence où les parkings sont fréquemment saturés. Cette situation accentue la densité du trafic et génère des impacts environnementaux. Pour relever les défis actuels de mobilité urbaine à Amiens, il est nécessaire de renforcer la coordination entre les différents modes de transport. Les partenaires devront ainsi faciliter l'articulation des offres de mobilité afin de limiter les ruptures de charge et leurs effets négatifs.

FA 8 – Faciliter l'accès aux zones d'emplois du bassin

Les zones d'activités, majoritairement situées en périphérie, rencontrent des difficultés d'accessibilité liées à leur éloignement des réseaux de transports collectifs ainsi qu'aux horaires postés. Leur dépendance à la voiture individuelle limite l'accès à l'emploi et freine leur attractivité économique. Aussi, cette question de l'accès aux zones d'activités ou zones industrielles nécessite une approche globale et coordonnée, en recherchant des solutions complémentaires et adaptées aux besoins des salariés et des entreprises.



« Communication, information et données »

Comme l'a montré la phase diagnostic, la question de l'information et de la communication est majeure. Les services de mobilité sont en effet peu voire pas connus sur les territoires. Aussi, les actions relevant de cette catégorie ont pour objectif d'améliorer la connaissance des services existants en s'appuyant sur les outils et canaux d'information des différentes partenaires, tout particulièrement ceux des syndicats mixtes de type SRU. **5 actions** sont présentées ci-après.



FA 9 – Faire connaître les offres de mobilité existantes

Par cette action, les partenaires s'organiseront pour mieux informer et promouvoir les offres de mobilité. Cela impliquera l'utilisation de l'ensemble des canaux de communication, dont l'usage devra être renforcé et amélioré. Par ailleurs, le SMHdF a élaboré un annuaire des services de mobilité, incluant ceux destinés aux publics vulnérables, constituant un outil central pour les COM et les PAMS à l'échelle régionale. Pour que ces outils soient pleinement efficaces, les partenaires devront s'assurer de fournir des données et des informations de qualité.

FA 10 – Poursuivre le développement et la promotion des outils d'information voyageurs

Dans le cadre de ses missions, le SMHdF a mis en place l'outil d'information multimodale Pass Pass, qui repose sur les données fournies par les AOM membres. L'efficacité de cet outil dépend fortement de ces derniers, responsables de transmettre des informations fiables sur leurs services et de les mettre régulièrement à jour. Le syndicat, de son côté, s'assurera du bon fonctionnement de son outil ainsi que de son évolution, notamment en y intégrant de nouveaux services. Dans ce cadre, il s'agit également de mettre en œuvre un accompagnement technique des AOM afin de faciliter l'alimentation des outils d'information voyageurs.

FA 11 – Améliorer la diffusion de l'information sur les situations dégradées

Quelle que soit l'offre de mobilité déployée, chaque AOM peut être confrontée à des perturbations sur son réseau, qu'elles soient prévisibles (travaux, grèves) ou imprévues (accidents, pannes). Dans ce cadre, il est nécessaire de renforcer et de stabiliser les procédures d'échanges et de diffusion d'informations entre les gestionnaires de voirie, la SNCF, les exploitants, les AOM et la Région, afin de pouvoir prendre des mesures correctives pour l'organisation des services de transport et assurer une information efficace auprès des usagers.

FA 12 – Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs

Les données constituent un enjeu majeur pour les politiques publiques de transport. Depuis quelques années, de nouvelles normes d'échanges doivent être respectées. Cette action a pour objectif d'informer les AOM, en particulier les nouvelles, sur leurs obligations en matière de données. Elle vise également à recenser les ressources disponibles auprès du SMHdF pour les AOM adhérentes, et à uniformiser le processus de publication des données en open data pour chacune d'entre elles.

FA 13 – Améliorer la signalétique sur l'ensemble des points d'arrêts multimodaux

Le COM offre l'occasion de renforcer la coordination entre les différents acteurs concernés par les arrêts de transports en commun et les pôles d'échanges multimodaux. L'objectif est d'abord de travailler collectivement, à l'échelle du bassin, pour repérer les points d'arrêts mutualisés ou communs à plusieurs modes de transport. Il s'agira ensuite de définir les modalités d'articulation et d'harmonisation des différentes signalétiques, afin d'optimiser le parcours des usagers, que ce soit pour l'information dynamique ou statique.



« Tarification, distribution et billettique »

Il s'agit ici de traiter des services permettant de faciliter l'intermodalité et qui sont en lien direct avec les compétences obligatoires des syndicats mixtes de type SRU. Ces actions visent en priorité à s'appuyer sur les démarches partenariales et les outils existants afin de poursuivre leur développement et ainsi viser une interopérabilité des systèmes à l'échelle de chaque bassin et sur l'ensemble du territoire régional. **2 actions** sont présentées ci-dessous.

FA 14 – Développer et faciliter l'usage des outils de distribution

Pour faciliter le parcours intermodal des usagers, les AOM doivent veiller à développer des services de distribution qui soient complémentaires et non concurrentiels. Pour cela, il est nécessaire que les AOM puissent partager et s'appuyer sur l'expérience des outils de distribution digitaux ou physiques des autres AOM et du SMHdF. Il s'agira notamment de permettre au syndicat de distribuer les titres de transport de ses membres, notamment en ce qui concerne le TER. Ces réflexions devront être menées en relation étroite avec les travaux sur les sujets billettique.

FA 15 – Renforcer l'interopérabilité billettique à l'échelle régionale

En Hauts-de-France, de nombreux systèmes billettique coexistent, principalement sur le réseau régional et les réseaux urbains les plus denses. L'objectif est d'assurer une interopérabilité entre ces systèmes afin de permettre aux usagers de se déplacer de manière fluide. Pour y parvenir, cette action propose de s'appuyer sur les outils et l'expertise du SMHdF afin d'accompagner les AOM membres dans le choix et l'évolution de leur système billettique. De plus, les partenaires devront respecter les référentiels d'interopérabilité définis dans le cadre de la démarche Pass Pass, qui visent à renforcer l'interopérabilité des systèmes et à faciliter le passage d'un mode de transport à un autre.



« Infrastructures, PEM et aires de mobilités »

Ces **4 actions** visent avant tout à faciliter la création, l'aménagement et la gestion des infrastructures de mobilité. Elles doivent en particulier faciliter le parcours usager, à la fois en travaillant sur les « portes d'entrées » des réseaux (PEM et aires de mobilité) et sur la continuité des infrastructures tout au long du parcours.



FA 16 – Moderniser les Pôles d’Echanges Multimodaux (PEM)

Les pôles d’échanges multimodaux constituent des lieux particuliers de l’intermodalité en étant les points de rencontres et de croisements des différentes offres de mobilité. Il en existe de différents types et de différents niveaux de complexité. La Région a établi, via le SRADDET, un référentiel relatif aux PEM et aux gares permettant d’identifier de grandes catégories de sites présentant des caractéristiques et problématiques communes. L’objectif de cette action est de préciser, à l’échelle du bassin de mobilité, le rôle des différents sites, de mener à bien les projets déjà lancés et d’identifier les pôles d’échanges pouvant nécessiter de nouvelles interventions.

FA 17 – Accompagner les maîtres d’ouvrage dans leur projet

Au vu de la complexité que peuvent présenter les aménagement de PEM, il est utile d’accompagner les porteurs de projets dans leurs réflexions, tout particulièrement dans les espaces peu denses.

Cela se matérialisera par la mise en place d’outils partagés d’accompagnement des projets par la Région, sur les grandes étapes d’une telle démarche, et par SNCF Gares et Connexions en ce qui concerne les projets autour de sites ferroviaires.

FA 18 – Assurer la continuité des itinéraires cyclables structurants

Dans le cadre de leur plan de mobilité ou de schéma cyclable, les EPCI définissent généralement des itinéraires structurants à aménager sur leur territoire. De même, le Schéma Régional des Véloroutes (SRV) permet d’inscrire et de hiérarchiser les axes à aménager en Hauts-de-France (locaux, régionaux, nationaux et européens). Il convient dès lors de garantir une continuité et une homogénéité d’aménagement entre les maîtres d’ouvrage. Cette action s’appuie sur le SRV et une nouvelle dynamique d’échanges et de concertation entre les acteurs locaux pour assurer la continuité et l’homogénéité des aménagements des itinéraires structurants.

FA 19 – Faire connaître et développer les aires de covoiturage

Le covoiturage n’a été intégré dans les compétences des AOM que récemment. Aujourd’hui, il s’agit d’une pratique qui est pleinement envisagée comme une alternative à l’autosolisme et un complément aux transports collectifs, notamment dans les espaces peu denses. Les aires de covoiturage constituent un facteur incitatif de par leur positionnement, leur praticité et leur nombre. Il s’agit de faire connaître et de bien recenser les aires et lieux de covoiturage. L’action propose également la réalisation d’une étude régionale qui pourrait aboutir à la réalisation d’un schéma des aires de covoiturage et ainsi compléter les secteurs non couverts par les schémas départementaux existants. Il pourrait également s’agir d’établir un référentiel minimum commun pour les aménagements et services à mettre à disposition des usagers.



« Nouveaux services (vélo et mobilités partagées...) »

Ces **4 actions** visent à favoriser la mise en place de services de mobilité qui peuvent proposer une alternative à l'autosolisme ou venir en complément aux transports collectifs existants. Ils peuvent notamment offrir une solution dans les espaces peu denses où la desserte par car et en transport en commun n'est pas forcément adaptée. Pour ces nouveaux types de services, les outils mutualisés, le partage d'expérience et les accompagnements techniques seront les principaux leviers à actionner.

FA 20 – Faciliter la pratique du vélo pour le dernier kilomètre et les déplacements du quotidien

Le traitement du « dernier kilomètre » facilite l'usage des modes doux. Cette notion désigne la dernière portion de trajet jusqu'à la destination finale. Pour favoriser ce traitement et développer l'utilisation du vélo, plusieurs leviers peuvent être mobilisés : le développement d'aménagements cyclables sécurisés, l'installation de stationnements en gare, les expérimentations de location de vélos, ainsi que la connexion des principaux équipements générateurs de flux au réseau cyclable structurant du territoire.

FA 21 – Favoriser le développement de la mobilité partagée

L'émergence de nouveaux services de mobilité partagée peut répondre concrètement aux besoins de déplacement des habitants. Pour soutenir le développement du covoiturage et de l'autopartage, l'action des collectivités peut s'envisager à deux niveaux : d'une part en développant et en améliorant les infrastructures, et d'autre part en déployant des outils de location ou de réservation de véhicules. Les AOM pourraient notamment s'appuyer sur la plateforme Pass Pass covoiturage, dont l'objectif est de faciliter l'usage de cette solution alternative.

FA 22 – Faciliter la mobilité électrique

L'enjeu de décarbonation des mobilités se pose sur l'ensemble du territoire régional. Afin de faciliter la mobilité électrique dans ces territoires, il convient d'être attentif à la mise en œuvre du SDIRVE. Sur le bassin de mobilité Grand Amiénois - Grand Roye, un SDIRVE a été élaboré en 2023 et Territoire d'Énergie Somme en assure le pilotage (planification, maillage des bornes, coordination entre collectivités et opérateurs, ainsi que le suivi de la mise en œuvre).

FA 23 – Faciliter le développement du transport à la demande

Le TAD peut répondre aux besoins de mobilité dans les zones peu denses non desservies par des lignes régulières. Sa mise en place doit néanmoins s'appuyer sur des études. Il s'agit d'examiner toutes les dimensions du projet (identification des besoins, faisabilité technique, définition du type de TAD et des lignes, estimation des coûts, etc.) afin de proposer une offre à la fois efficace pour les usagers et efficiente pour les finances publiques.



📍 Article 7 – La gouvernance mise en place

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

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

Ainsi, pour le suivi du COM, la Région animera le pilotage. Y seront associés des représentants des signataires, à savoir :

- La Région ;
- Le Département de la Somme ;
- Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- Les AOM suivantes :
 - ▶ La Communauté d'Agglomération Amiens Métropole ;
 - ▶ La Communauté de Communes Avre Luce Noye ;
 - ▶ La Communauté de Communes Nièvre et Somme ;
 - ▶ La Communauté de Communes du Pays du Coquelicot ;
 - ▶ La Communauté de Communes Somme Sud-Ouest ;
 - ▶ La Communauté de Communes du Territoire Nord-Picardie ;
 - ▶ La Communauté de Communes du Val de Somme ;
- Les communautés de communes où la Région intervient en tant qu'AOM de substitution :
 - ▶ La Communauté de Communes Terre de Picardie ;
 - ▶ La Communauté de Communes du Grand Roye ;
- SNCF Gares et Connexions
- Le PMGA.

En complément, seront également invités l'Etat (DREAL, DDT...) et la Société du Canal Seine-Nord Europe pour la mise en œuvre et le suivi des actions qui les concernent.



Par ailleurs, en fonction des travaux en cours ou de l'ordre du jour, d'autres partenaires pourront être conviés à ce comité de bassin comme, par exemple, le PETR Cœur des Hauts-de-France, les syndicats mixtes de SCoT ou encore l'Agence de Développement et d'Urbanisme du Grand Amiénois (ADUGA).

Le Comité de bassin exercera les missions suivantes pour le suivi du COM :

- prendre connaissance du bilan annuel de l'avancement des actions prévues dans le COM ;
- fixer les objectifs et le programme annuel au titre du COM du bassin : priorités, pilotage, échéances ;
- évaluer et mesurer les effets des actions mises en œuvre, les reconduire ou les faire évoluer ;
- fixer les adaptations à réaliser et arbitrer les décisions nécessaires lors de la phase de révision à mi-parcours ;
- préciser les modalités de poursuite de la démarche au-delà de la fin du présent contrat et en bonne articulation avec les travaux menés dans les autres bassins de mobilité des Hauts-de-France ;
- en fin du présent contrat, fixer les orientations pour le futur contrat prenant la suite du présent document.

A noter que des points d'avancement sur les COM doivent être proposés par chaque AOM dans le cadre de son comité des partenaires.

Ce comité se réunit a minima une fois par an.

Q Article 8 – La durée du contrat

Le présent contrat est valable pour la période 2026-2029 et se terminera le 31 décembre 2029.

Cette échéance est retenue pour tous les PAMS et COM des dix bassins de mobilité couvrant la région. Cela permettra, le cas échéant, de réexaminer les contours de ces bassins à l'horizon 2030.



📍 Article 9 – Le suivi et les indicateurs

Un référentiel d'indicateurs est proposé afin de suivre l'état d'avancement du COM. Il est organisé à deux niveaux :

- tout d'abord, au niveau de chaque action inscrite dans le contrat, en retenant un ou deux indicateurs permettant de mesurer sa réalisation ;
- ensuite, à l'échelle du bassin de mobilité, afin d'évaluer globalement la mise en œuvre et l'efficacité du contrat.

Le tableau de bord correspondant proposera pour chaque indicateur un processus d'alimentation annuel, en visant la simplicité et l'efficacité. Il est primordial de s'assurer que ce processus est appropriable et réaliste pour les acteurs mobilisés dans la mise à jour des résultats.

A partir de ce référentiel et dès 2026, un bilan annuel de suivi sera établi et partagé avec l'ensemble des partenaires.

📍 Article 10 – L'évaluation à mi-parcours et les modalités de révision

Comme le stipule l'article L.1215-2 du Code des Transports, le présent contrat opérationnel de mobilité devra faire l'objet d'une évaluation à mi-parcours, notamment sur la base des indicateurs tels que définis à l'article 9.

Cette évaluation à mi-parcours devra être présentée par chaque signataire à son comité des partenaires tels que définis dans l'article L.1231-5 du Code des Transports.

Cette évaluation permettra notamment de juger de la nécessité de réviser ou non le présent contrat et donc de conclure un avenant afin d'en adapter les actions ou la temporalité.



- AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité
- CA : Communauté d'Agglomération
- CC : Communauté des Communes
- CC2SO : Communauté de Communes Somme Sud-Ouest
- COM : Contrat Opérationnel de Mobilité
- EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
- LGV : Ligne à Grande Vitesse
- LOM : Loi d'Orientation des Mobilités
- MAPTAM : Loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d’Affirmation des Métropole
- OAP : Orientation d'Aménagement de de Programmation
- ORT : Observatoire Régional des Transports
- PAMS : Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire
- PDMS : Plan De Mobilité Simplifié
- PEM : Pôle d'Echanges Multimodal
- PETR : Pôle d'Équilibre Territorial et Rural
- PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal
- PMGA : Pôle Métropolitain du Grand Amiénois
- SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale
- SDC : Schéma Directeur Cyclable
- SDIRVE : Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques
- SMHdF : Syndicat mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires
- SRU : Solidarité et Renouvellement Urbain
- SRV : Schéma Régional des Véloroutes
- TAD : Transport à la Demande
- TER : Train Express Régional
- TERGV : Train Express Régional à Grande Vitesse
- TES : Territoire d'Energie Somme

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Grand Amiénois - Grand Roye**

Signataire 1/14



À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Région Hauts-de-France

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Grand Amiénois - Grand Roye**

Signataire 2/14



À _____

Le _____

Le/La Président(e) du Département de la Somme

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Grand Amiénois - Grand Roye**

Signataire 3/14

Syndicat Mixte
des Mobilités
Hauts de France



À _____

Le _____

Le/La Président(e) du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Grand Amiénois - Grand Roye**

Signataire 4/14



À _____

Le _____

Le/La Directeur/Directrice Régional(e)
des Gares Hauts-de-France - Normandie

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Grand Amiénois - Grand Roye**

Signataire 5/14



À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté d'agglomération
d'Amiens Métropole

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Grand Amiénois - Grand Roye**

Signataire 6/14



À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté de communes
Avre Luce Noye

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Grand Amiénois - Grand Roye**

Signataire 7/14



À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté de communes
Nièvre et Somme

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Grand Amiénois - Grand Roye**

Signataire 8/14



À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté de communes
du Pays du Coquelicot

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Grand Amiénois - Grand Roye**

Signataire 9/14



À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté de communes
Somme Sud-Ouest

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Grand Amiénois - Grand Roye**

Signataire 10/14



À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté de communes
du Territoire Nord-Picardie

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Grand Amiénois - Grand Roye**

Signataire 11/14



À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté de communes
du Val de Somme

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Grand Amiénois - Grand Roye**

Signataire 12/14



À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté de communes
Terre de Picardie

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Grand Amiénois - Grand Roye**

Signataire 13/14



**Communauté de Communes
du Grand Roye**

À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté de communes
du Grand Roye

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Grand Amiénois - Grand Roye**

Signataire 14/14



À _____

Le _____

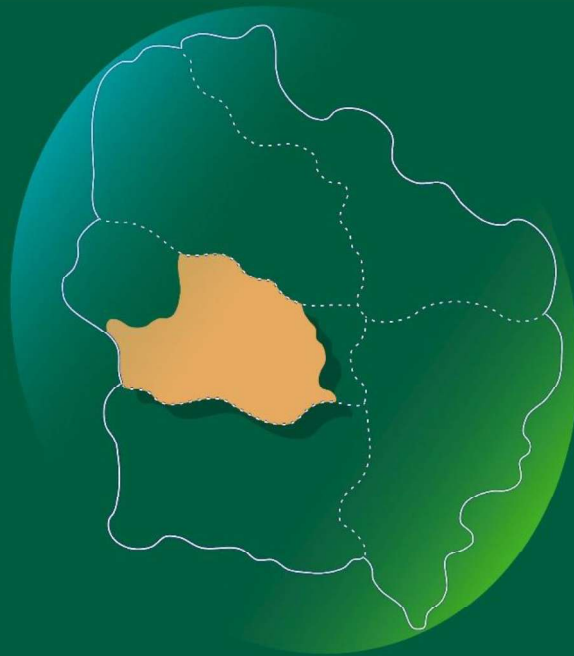
Le/La Président(e) du Pôle Métropolitain du Grand Amiénois

Envoyé en préfecture le 10/03/2026

Reçu en préfecture le 10/03/2026

Publié le

ID : 080-200070969-20260305-2026_0503_27-DE



Février 2026