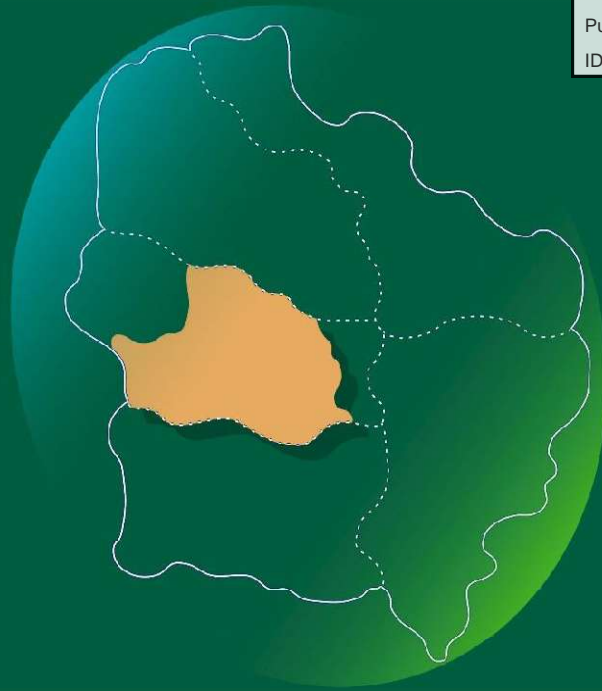


Envoyé en préfecture le 10/03/2026

Reçu en préfecture le 10/03/2026

Publié le

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



LES FICHES ACTIONS DU 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

Les fiches actions	4
FA 1 - Informer les acteurs locaux sur le processus d'évolution des offres régionales pour mieux les associer	6
FA 2 - Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France aux AOM	8
FA 3 - Faciliter le partage d'expérience entre AOM et accompagner techniquement les porteurs de projet	12
FA 4 - Développer les partenariats entre les AOM locales et la Région pour construire des offres de mobilité coordonnées.....	15
FA 5 – Coordonner les offres de transport en lien avec le Canal Seine-Nord Europe	18
FA 6 - Améliorer les relations avec les bassins limitrophes.....	20
FA 7 - Faciliter l'accès des habitants au centre-ville d'Amiens	23
FA 8 - Faciliter l'accès aux zones d'emploi du bassin	26
FA 9 - Faire connaître les offres de mobilité existantes.....	29
FA 10 - Poursuivre le développement et la promotion des outils d'information voyageurs	32
FA 11 - Améliorer la diffusion de l'information sur les situations dégradées.....	35
FA 12 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs	38
FA 13 - Améliorer la signalétique sur l'ensemble des points d'arrêt multimodaux	42
FA 14 - Développer et faciliter l'usage des outils de distribution	44
FA 15 - Renforcer l'interopérabilité billettique à l'échelle régionale	46
FA 16 - Moderniser les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM)	49
FA 17 - Accompagner les maîtres d'ouvrage dans leur projet.....	52
FA 18 - Assurer la continuité des itinéraires cyclables structurants.....	54
FA 19 - Faire connaître et développer les aires de covoiturage	58
FA 20 - Faciliter la pratique du vélo pour le dernier kilomètre et les déplacements du quotidien.....	67
FA 21 - Favoriser le développement de la mobilité partagée	70
FA 22 - Faciliter la mobilité électrique	74
FA 23 - Faciliter le développement du transport à la demande	76
Glossaire	79



Les fiches actions

Envoyé en préfecture le 10/03/2026

Reçu en préfecture le 10/03/2026

Publié le



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

	L'amélioration de l'information et de l'accompagnement de la population pour faciliter la mobilité			La recherche d'un équilibre territorial dans l'offre de mobilité				L'implication et la coordination des acteurs de la mobilité			Une mobilisation sur des enjeux transversaux	
	Améliorer l'information de l'ensemble des services de mobilité	Valoriser l'offre régionale	Faciliter l'usage des transports (intermodaux)	Comprendre les besoins des publics vulnérables	Préserver un accès aisé au rôle urbain aménagé en optimisant l'auto-stop	Améliorer la desserte et développer les zones rurales	Améliorer les liaisons entre le bassin et les destinations extérieures	Couvrir le bassin par un maillage de lieux d'accompagnement	Permettre la montée en puissance des AOM dans l'exercice de leur compétence mobilité	Anticiper l'ajout de nouvelles AOM dans le territoire et sa planification	Mettre en œuvre des mesures concrètes pour la transition énergétique et l'accès à l'emploi	Accompagner, anticiper le vieillissement de la population
1 - INFORMER LES ACTEURS LOCAUX SUR LE PROCESSUS D'ÉVOLUTION DES OFFRES RÉGIONALES POUR MEUX LES ASSOCIER	X											
2 - VALORISER ET FAIRE CONNAÎTRE LES SERVICES DU SYNDICAT MIXTE DES MOBILITÉS DES HAUTS-DE-FRANCE AUX AOM	X	X										
3 - FACILITER LE PARTAGE D'EXPÉRIENCE ENTRE AOM ET ACCOMPAGNER TECHNIQUEMENT LES PORTEURS DE PROJET	X	X			X							
4 - DÉVELOPPER LES PARTENARIATS ENTRE LES AOM LOCALES ET LA RÉGION POUR CONSTRUIRE DES OFFRES DE MOBILITÉ COORDONNÉES	X	X			X	X			X			
5 - COORDONNER LES OFFRES DE TRANSPORT EN LIEN AVEC LE CANAL SEINE-NORD EUROPE	X				X					X		
6 - AMÉLIORER LES RELATIONS AVEC LES BASSINS LIMITROPHES	X	X			X							
7 - FACILITER L'ACCÈS DES HABITANTS AU CENTRE-VILLE D'AMIENS	X	X			X							
8 - FACILITER L'ACCÈS AUX ZONES D'EMPLOI DU BASSIN	X	X			X					X		
9 - FAIRE CONNAÎTRE LES OFFRES DE MOBILITÉ EXISTANTES	X	X							X	X		
10 - POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT ET LA PROMOTION DES OUTILS D'INFORMATION VOYAGEURS	X				X							
11 - AMÉLIORER LA DIFFUSION DE L'INFORMATION SUR LES SITUATIONS DÉGRADÉES	X	X			X							



Les fiches actions

Envoyé en préfecture le 10/03/2026

Reçu en préfecture le 10/03/2026

Publié le



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

	L'amélioration de l'information et de l'accompagnement de la population pour faciliter la mobilité				La recherche d'un équilibre territorial dans l'offre de mobilité				L'implication et la coordination des acteurs de la mobilité			Une mobilisation sur des enjeux transversaux	
	Améliorer l'information du grand public sur l'ensemble des services de mobilité	V valoriser l'offre régionale	Faciliter l'usage des transports (memorabilité)	Comprendre les besoins des publics vulnérables	Préserver un accès aux pôles urbanisés en diminuant l'auto-stop	Améliorer la desserte et développer des itinéraires alternatifs	Couvrir le bassin entre le bassin et les destinations extérieures	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	Mettre en synergie mobilité et accès à l'emploi	Mettre en œuvre des mesures ciblées pour la transition énergétique (« décarbonation »)	Accompagner, anticiper le vieillissement de la population
12 - PRODUIRE DES DONNÉES DE QUALITÉ EN VUE D'ALIMENTER LES OUTILS D'INFORMATION VOYAGEURS	X		X		X								
13 - AMÉLIORER LA SIGNALÉTIQUE SUR L'ENSEMBLE DES POINTS D'ARRÊTS MULTIMODAUX	X		X		X			X					
14 - DÉVELOPPER ET FACILITER L'USAGE DES OUTILS DE DISTRIBUTION	X		X		X	X		X					
15 - RENFORCER L'INTEROPÉRABILITÉ BILLETTEUSE À L'ÉCHELLE RÉGIONALE	X		X		X	X		X					
16 - MODERNISER LES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX (PEM)					X			X					
17 - ACCOMPAGNER LES MAÎTRES D'OUVRAGE DANS LEUR PROJET					X			X					
18 - ASSURER LA CONTINUITÉ DES ITINÉRAIRES CYCLABLES STRUCTURANTS					X			X			X		
19 - FAIRE CONNAÎTRE ET DÉVELOPPER LES AIRES DE COVOITURAGE					X			X			X		
20 - FACILITER LA PRATIQUE DU VÉLO POUR LE DERNIER KILOMÈTRE ET LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN			X		X						X		
21 - FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE			X		X						X		
22 - FACILITER LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE											X		
23 - FACILITER LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT À LA DEMANDE	X				X			X			X		X



Fiche action 1 - Informer les acteurs locaux sur le processus d'évolution des offres régionales pour mieux les associer

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Les services de transport font l'objet d'une contractualisation pluriannuelle et d'une organisation plus ou moins contrainte selon le mode de transport concerné (train et car). Ainsi, la Région doit gérer différentes contractualisations :

- pour le ferroviaire : historiquement, chaque Région mettait en place une unique convention d'exploitation pour le TER avec la SNCF, opérateur unique. Avec l'ouverture à la concurrence, cela se matérialise par la mise en place d'une convention, avec l'opérateur retenu, pour chaque lot préalablement identifié ;
- pour le transport routier : le choix et la durée de contractualisation sont différents en fonction de chaque département. Ainsi, pour l'Aisne, le Nord et la Somme, les échéances de contrats sont fixées à fin 2027. Pour les départements de l'Oise et du Pas-de-Calais, elles sont fixées à fin 2029.

De ce fait, si des ajustements mineurs peuvent généralement être pris en compte d'un point de vue technique et financier en cours de contrat, les modifications substantielles qui ne s'intègrent pas dans l'organisation initiale, et qui peuvent se traduire notamment par l'ajout de moyens supplémentaires, doivent être arrêtées suffisamment en amont pour être le cas échéant mises en œuvre en cours de contrat ou lors du conventionnement suivant.

Cette méconnaissance du processus d'élaboration des offres de transport régional peut conduire à des incompréhensions des acteurs locaux lorsque leurs demandes de modification de l'offre régionale ne sont pas prises en compte.

Par ailleurs, afin d'améliorer l'intermodalité, il est important que les AOM connaissent les contraintes d'exploitation et les échéances de renouvellement des différents contrats de leurs réseaux respectifs pour rechercher la meilleure articulation possible entre les services correspondants. En outre, de nouvelles AOM locales se sont emparées des questions de mobilité et réfléchissent au déploiement de nouvelles offres qui devront venir compléter l'offre régionale. Il s'agit également de faire connaître à la Région ces nouveaux services.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Pour permettre une meilleure prise en compte des besoins des territoires dans la définition des services de transports régionaux, il est proposé de réaliser un guide (vade-mecum) qui sera principalement adressé aux acteurs de la mobilité et de l'aménagement (porteur du SCoT, EPCI non AOM, etc). Ce document devra être facilement appropriable par les différents acteurs afin qu'ils aient connaissance des procédures pour faire remonter à la Région leurs demandes.

Ce document devra permettre de :

- rappeler les contraintes de calendrier et financières existantes liées aux engagements en cours (convention TER, contrats routiers...) ;
- établir un rétroplanning permettant aux territoires de signaler leurs besoins au bon moment ;



- distinguer le fonctionnement de l'organisation routière de celle du ferroviaire, qui ont des temporalités et contraintes différentes ;
- rappeler les contraintes liées à la création de grilles horaires qui ne peuvent pas répondre à l'ensemble des besoins de la population, qui sont parfois difficilement conciliables ;
- porter à la connaissance de la Région tout nouveau service mis en place sur le ressort territorial d'une AOM.

Ce guide précisera le cadre de la collaboration entre l'AOM régionale et les AOM locales sur la construction de l'offre régionale. Ainsi, cela permettra de préciser et de présenter la manière dont les demandes des territoires peuvent être étudiées et analysées en vue d'une éventuelle prise en compte, au regard de l'ensemble des obligations et contraintes de construction de l'offre régionale.



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Région Hauts-de-France



PARTENAIRE(S)

- AOM
- SNCF Réseau
- Exploitants ferroviaires et routiers
- EPCI non AOM
- PMGA pour diffusion



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES



Début 2026

- Réalisation du guide.



INDICATEURS DE SUIVI

- Existence d'un Vademecum (Oui/Non).



ACTIONS LIÉES

- FA 4 - Développer les partenariats entre les AOM locales et la Région pour construire des offres de mobilité coordonnées
- FA 5 - Coordonner les offres de transport en lien avec le canal Seine-Nord Europe
- FA 6 - Améliorer les relations du bassin avec les bassins limitrophes
- FA 7 - Faciliter l'accès des habitants au centre-ville d'Amiens
- FA 8 - Faciliter l'accès aux zones d'emplois du bassin



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

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La LOM a fixé un certain nombre d'objectifs en matière :

- d'intermodalité : développement des systèmes d'information multimodaux (SIM), open data, référencement des dispositifs et offres de mobilité solidaire, billettique et distribution ;
- de partenariat et de coordination entre les acteurs, en lien avec les Régions, cheffes de file de la mobilité et des syndicats mixtes de type SRU.

Pour répondre aux enjeux de mobilité et favoriser l'usage combiné des différents modes de transports collectifs et des modes de déplacements alternatifs, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France (SMHdF) a mis en œuvre la centrale Pass Pass au bénéfice de ses membres. La centrale offre un panel de services mutualisés pour l'ensemble des autorités organisatrices de la mobilité de la région Hauts-de-France combinant information voyageurs multimodale et billettique interopérable.

Au 6 novembre 2025, sur le bassin de mobilité Grand Amiénois-Grand Roye, seule la CA Amiens Métropole et la CC du Pays du Coquelicot sont membres du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France. Des échanges et rencontres ont lieu avec les autres AOM de ce bassin et des réflexions sont actuellement en cours quant à l'adhésion de celles-ci au syndicat.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Depuis sa création, le SMHdF a pu développer des outils à disposition de ses membres, tels que :

- **la Centrale Pass Pass, comme un MaaS régional, composée de :**
 - ▶ une démarche commune Pass Pass, qui a permis de définir un ensemble de règles communes visant à permettre une interopérabilité des systèmes et ainsi permettre à l'utilisateur de se déplacer facilement entre les réseaux de transport qui sont équipés de cette billettique (TER, cars interurbains, réseaux de transport en commun urbains) et pour l'ensemble de leurs services de mobilités (parkings sécurisés vélo, vélos en libre-service, bornes de recharge électriques, bornes d'accès aux aires de covoiturage, systèmes d'autopartage etc.). Ce support billettique est aujourd'hui essentiellement utilisé pour les réseaux de transports collectifs et qui est progressivement utilisé pour les autres services de mobilité ;
 - ▶ un service après-vente qui est en cours de construction (avec le déploiement des flux InterBob) qui à terme doit permettre d'offrir un SAV complet aux usagers en tout point du territoire, à partir du moment où l'AOM concernée prend en compte et respecte les spécifications techniques de la communauté Pass Pass ;



- d'un accompagnement dans le lancement d'études comme les Plans de Directeurs Cyclables, notamment à travers la mise à disposition (documents de passation de marché, etc.) et de financements ;
- d'un partage d'expériences entre élus et techniciens des AOM historiques et des nouvelles AOM, à travers les commissions et groupes de travail « Billettique et Information Voyageur », « coordination des AOM », « Covoiturage », « Transport à la Demande », « Nouvelles AOM » ;
- d'un appui dans la réalisation d'un diagnostic « mobilité » du territoire, qui peut alimenter les Plans d'Action Mobilité Solidaire (PAMS) et permettra aux AOM de développer des solutions de mobilité adaptées aux besoins de leur territoire (TAD, covoiturage, modes actifs etc.) ;
- d'un accompagnement dans la définition des volets « Coordination et complémentarité des offres », « Tarification, billettique et distribution » et « Informations et données » des Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) ;
- d'une possibilité de commandes mutualisées via la centrale d'achat du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France (exemples : commandes de cartes ou d'équipements billettiques, etc.).

Compte tenu de ces éléments, l'existence du syndicat présente un véritable intérêt en permettant à ses membres de bénéficier de l'ensemble de ses outils, de les accompagner dans le montage de projet ou encore de faciliter le respect des obligations légales. L'objectif final est de pouvoir offrir à l'ensemble des habitants un niveau de service homogène facilitant leurs déplacements quotidiens et plus particulièrement ceux nécessitant l'emploi de plusieurs réseaux de transport.

Cette action vise donc pour le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France (SMHdF) à faire évoluer les outils et services existants et en développer de nouveaux pour répondre aux besoins des usagers.

Il convient que le syndicat puisse poursuivre son travail de valorisation de ses outils pour une appropriation optimale par les AOM adhérentes et encourager l'adhésion de nouveaux membres, à l'image de la réunion qui s'est tenue à Albert le 20 mai 2025 avec les AOM du bassin amiénois.



PILOTE

- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



PARTENAIRE(S)

- AOM du bassin
- Région Hauts-de-France
- Département de la Somme



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES



2026 - 2029

- En continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'AOM du bassin membres du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- Nombre d'outils et de services qui ont été créés ou développés par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France au bénéfice des AOM du bassin GAGR.



ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience entre AOM et accompagner techniquement les porteurs de projet ;
- FA 9 - Faire connaître les offres de mobilité existantes ;
- FA 10 - Poursuivre le développement et la promotion des outils d'information voyageurs ;
- FA 12 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs ;
- FA 14 - Développer et faciliter l'usage des outils de distribution ;
- FA 15 - Renforcer l'interopérabilité billettique à l'échelle régionale ;
- FA 21 - Favoriser le développement de la mobilité partagée.



Fiche action 3 - Faciliter le partage d'expérience entre AOM et accompagner techniquement les porteurs de projet

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Avec la mise en œuvre de la LOM, le territoire régional est couvert dans son intégralité par des AOM présentant des profils très différents et toutes ne disposent pas de la même ingénierie, de la même expertise ou de la même facilité à accéder aux financements.

Aussi, les acteurs territoriaux de la mobilité, et notamment les nouvelles AOM, ont exprimé le besoin d'être accompagnés et conseillés.

En Hauts-de-France, il existe déjà aujourd'hui plusieurs lieux d'échanges qui ne sont pas toujours bien identifiés :

- la Cellule France Mobilités, qui regroupe le Cerema, la DREAL, l'ADEME, la Banque des Territoires, l'ANCT et dont la Région est partenaire ;
- le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France qui regroupe les AOM volontaires (sur ce bassin : la CC du Pays du Coquelicot et CA Amiens Métropole) ainsi que la Région ;
- l'Observatoire Régional des Transports (ORT).

Ces lieux d'échanges méritent davantage de visibilité et pourront être complétés par d'autres démarches thématiques (par exemple sur la mobilité solidaire).



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

La LOM demande à ce que le sujet du partage d'expériences et des bonnes pratiques soit traité dans le cadre du chef de filât. À cet effet, Il est proposé de s'appuyer sur les structures déjà existantes plutôt que de créer de nouvelles instances.

Pour gagner en efficacité ces structures doivent toutefois être mieux identifiées et facilement accessibles, tout particulièrement pour les nouvelles AOM qui ont besoin d'un accompagnement renforcé. Cette action vise donc à mieux faire connaître ces lieux d'échanges, à préciser leur rôle, leur plus-value et leurs complémentarités :

- **la Cellule France Mobilités** : lieu de partage d'expérience, d'informations sur les dispositifs financiers, de questions juridiques, d'organisation de webinaires, de mise en relation.

Pour répondre aux besoins des partenaires, la Cellule France mobilité a notamment mis en place l'outil SOS Mobilités permettant aux porteurs de projets de poser des questions sur leur démarche et être mis en relation avec des techniciens référents.

SOS mobilités : <https://sos-mobilites-hdf.recoconseil.fr/>

De même, **l'outil aides territoires** propose un recensement de tous les dispositifs de financement et d'accompagnement des porteurs de projets via son moteur de recherche

Aides territoires : <https://aides-territoires.beta.gouv.fr/>

Aides territoires via France mobilités : <https://www.francemobilites.fr/orienter-financements>

- **Le Syndicat Mixte des Mobilités des Haut-de-France** : lieu d'accompagnement technique pour les projets de leurs membres, mise à disposition d'outils mutualisés, valorisation de démarches collectives (cf fiche action n°2) ;
- **L'Observatoire Régional des Transports** : mise à disposition de données, de ressources ou réalisation d'études pour alimenter les acteurs de la mobilité et les porteurs de projets ;
<https://www.observatoire-transports-hauts-de-france.fr/>
- **PMGA** : lieu d'échange et de partage d'expériences à l'échelon du pôle métropolitain avec un soutien d'ingénierie possible.

Cette action vise à mieux faire connaître ces instances pour qu'elles puissent constituer de véritables lieux d'échanges et accompagner aux besoins les AOM.

Cela passe par un travail de rapprochement entre ces structures afin de :

- préciser et acter le rôle de chacun dans l'écosystème de la mobilité en Hauts-de-France ;
- les faire connaître et valoriser leurs actions et rôles respectifs ;
- organiser des temps d'échanges, la création d'un réseau et l'organisation d'événements pour diffuser de l'information.

Les chargés de mission « mobilité et territoires », agents de la Région, ont aussi pour rôle d'accompagner les partenaires dans leurs démarches et projets de mobilité.

À terme, l'objectif est de faciliter le partage d'informations et le retour d'expérience entre AOM en passant par ces instances.

Dans le cadre de la mise en place du plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du GAGR, un nouveau lieu d'échanges permettant un retour d'expériences est mis en place, le Club de la mobilité solidaire. Il sera en effet un espace où les différents acteurs de la mobilité solidaire pourront avoir l'ensemble des informations sur la thématique et s'inspirer des expériences des acteurs à proximité.



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Cellule France Mobilité
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- ORT



PARTENAIRE(S)

- Département de la Somme
- AOM
- PMGA
- ADUGA



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 – 2029

- Travail en continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

- Fréquentation du site de la cellule régionale France Mobilité ;
- Fréquentation du site de l'ORT.



ACTIONS LIÉES

- FA 9 - Faire connaître les offres de mobilité existantes ;
- FA 18 - Assurer la continuité des itinéraires cyclables structurants ;
- FA 23 - Faciliter le développement du transport à la demande ;
- Fiche PAMS 3.2 Savoir mobiliser les leviers de financements pour développer des actions complémentaires, notamment pour les territoires ruraux.



Fiche action 4 - Développer les partenariats entre les AOM locales et la Région pour construire des offres de mobilité coordonnées

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Sur l'ensemble des territoires, les collectivités ont des projets de création ou de développement d'offres de mobilité afin de répondre aux besoins de leurs habitants. Ces projets peuvent prendre différentes formes : transports collectifs, transport à la demande, lignes de covoiturage, etc.

En plus des services proposés par l'AOM locale, le territoire bénéficie la plupart du temps d'une desserte interurbaine assurée par la Région (cars, trains).

Comme le préconise le SRADDET (annexe 4 PRI-PRIT), l'organisation d'un système hiérarchisé de mobilité est à rechercher en s'appuyant sur l'intelligence collective. Ainsi, chaque mode, qu'il soit collectif, partagé ou actif, a son domaine de pertinence et doit s'intégrer dans un système territorial dont le bassin de mobilité est la maille de référence.

Il apparaît donc nécessaire de définir des services de mobilité au regard de ce principe et de l'existant afin de proposer une offre de mobilité cohérente, hiérarchisée, articulée et ainsi éviter la concurrence entre services.

En matière de coordination, les autorisations de circulation des cars régionaux en système de portes ouvertes permettent aux usagers de réaliser un trajet à l'intérieur du périmètre de l'AOM locale mais en utilisant les lignes régulières régionales qui pénètrent ce ressort territorial. C'est une mutualisation de l'offre régionale dans les zones périurbaines de ces territoires. Sur le bassin Grand Amiénois - Grand Roye, une convention est mise en place sur le territoire d'Amiens Métropole et elle prendra fin en 2027.

Enfin, sur ce bassin, la Région a signé une délégation de compétence avec la CC Somme Sud-Ouest en 2019 avant qu'elle ne devienne AOM avec la LOM en 2021, dans la continuité de ce qui se faisait depuis 2012 avec le Département de la Somme. La CC Somme Sud-Ouest organise le transport scolaire en direction des écoles maternelles, primaires et des collèges du territoire intercommunal. La Région a aussi accordé une délégation de compétence en 2024 à la CC du Pays du Coquelicot pour la mise en place d'un service TAD, dans le cadre de la démarche mutualisée lancée par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.

Enfin, les territoires peuvent aussi solliciter la Région pour la mise en place de nouvelles lignes interurbaines (à l'image d'une réflexion pour une ligne routière reliant Doullens à Péronne via Albert). Ces sollicitations devront être étayées et justifiées afin de permettre aux services de les analyser et définir la réponse à apporter à ces demandes, au regard des contraintes techniques, administratives et financières de la Région.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Pour les acteurs territoriaux de la mobilité, l'élaboration et la mise en œuvre du COM doivent être l'occasion de mieux travailler ensemble et de s'interroger collectivement sur la cohérence des solutions de mobilités existantes et en projet. Train, cars, bus et autres transports collectifs, chaque mode a ses spécificités et son périmètre de pertinence et doit s'envisager dans un système territorial hiérarchisé. La prise en compte de modes émergents et complémentaires comme les mobilités partagées ou actives doit également s'envisager pour construire un système répondant aux besoins de tous les publics et sur l'ensemble des territoires.

À son niveau, la Région a l'objectif de parvenir à construire une nouvelle offre régionale à cette nouvelle approche. Aussi, elle mène actuellement une réflexion visant à harmoniser les offres relatives à son offre routière. Cela lui permettrait à terme une refonte globale de cette offre.

De plus, la Région en tant qu'AOM régionale peut développer des partenariats avec les AOM locales pour contribuer à la cohérence des offres de transports. Ainsi, en fonction de la nature du projet ou de la nature du porteur, différents montages peuvent être envisagés par les AOM concernées :

- adaptation de consistance de lignes régionales de transport ou de lignes urbaines ;
- autorisation de circulation des cars régionaux en système de portes ouvertes au sein du ressort territorial de l'AOM, sous réserve de places disponibles, les déplacements d'intérêt régional étant la priorité de ces services ;
- création de nouvelles lignes régionales, non urbaines ou urbaines en complémentarité de l'existant ;
- déploiement d'une offre locale avec une délégation de compétence accordée par la Région (pour les services sortant du ressort territorial de l'AOM locale ou pour tous les types de services sur les territoires où la Région est AOM en substitution).

En fonction du montage retenu, des actions complémentaires pourront être envisagées tout particulièrement sur la tarification pour faciliter le parcours de l'utilisateur.

La Région réfléchit actuellement à l'évolution de ses principes de délégations de compétence, de transfert de services régionaux et d'autorisations d'embarquement. Les nouveaux principes correspondants pourraient être arrêtés par délibération.

Aussi, cette fiche action vise à :

- **partager une approche globale et cohérente de l'offre de mobilité à l'échelle du bassin de mobilité, de manière commune par la Région, les AOM et le PMGA.**
La cohérence de l'offre globale de mobilité devra être réfléchie au niveau de chaque mode de transport, ces derniers répondant à des objectifs bien spécifiques. Ce sera l'opportunité de mener une réflexion à plus long terme qui pourrait déboucher à une approche de type SERM visant à définir un schéma d'ensemble d'offres de mobilités coordonnées (le PMGA a délibéré le 14 octobre 2025 sur ce sujet).
- **définir une procédure de travail pour permettre une concertation technique et financière entre la Région et les AOM relative à chacune des solutions de transport étudiées ;**
- **la Région pourra étudier au cas par cas des solutions telles que des délégations de compétences (TAD), des autorisations d'embarquement et le transfert de services régionaux.**



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Région Hauts-de-France



PARTENAIRE(S)

- AOM locales
- PMGA
- ADUGA
- Département de la Somme
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- EPCI

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 – 2029

- Travail en continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de délégations de compétence ;
- Nombre de conventions d'embarquement.



ACTIONS LIÉES

- FA 1 - Informer les acteurs locaux sur le processus d'évolution des offres régionales pour mieux les associer ;
- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience entre AOM et accompagner techniquement les porteurs de projet ;
- FA 5 - Coordonner les offres de transport en lien avec le canal Seine-Nord Europe ;
- FA 6 - Améliorer les relations du bassin avec les bassins limitrophes ;
- FA 7 - Faciliter l'accès des habitants au centre-ville d'Amiens ;
- FA 8 - Faciliter l'accès aux zones d'emplois du bassin.



Fiche action 5 - Coordonner les offres de transport en lien avec le Canal Seine-Nord Europe

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le Canal Seine–Nord Europe (CSNE), grand projet d'aménagement du territoire, reliera Compiègne, dans l'Oise, à Aubencheul-au-Bac, dans le Nord, d'ici 2030. Ce canal à grand gabarit, mesurant 107 kilomètres de long et 54 mètres de large, constituera un élément clé de la liaison fluviale Seine-Escaut et permettra de connecter le réseau français au 20 000 km de voies navigables européennes.

Afin de permettre à tous de tirer parti de cette opportunité, les collectivités et les partenaires du projet collaborent étroitement dans le cadre de la « démarche Grand Chantier », dispositif exceptionnel dédié aux grands projets d'aménagement du territoire.

L'un des principaux défis de cette démarche consiste à faire des territoires des acteurs du projet afin de collectivement :

- se préparer et anticiper les phases de chantier et d'exploitation du canal ;
- se saisir de toutes les opportunités aux différentes échelles.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Le COM se concentrera principalement sur la première phase du CSNE, à savoir sa phase chantier.

L'accès aux bases chantier, situées à Nesle, Péronne et Noyon, doit faire l'objet d'une coordination entre les AOM et les acteurs de l'insertion afin de proposer des solutions alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle.

Les actions de coordination envisagées sont les suivantes :

- étudier les possibilités d'évolution des lignes interurbaines ;
- définir avec les AOM et les opérateurs de travaux des solutions partagées de transport ;
- mettre en place des solutions de covoiturage pour les ouvriers d'une même zone de chantier.

Aussi, les actions retenues sont les suivantes :

- un guide sera mis à disposition des entreprises du chantier afin de rappeler les dispositifs existants et les structures à contacter pour les diverses thématiques qui les concernent, dont la mobilité de leurs employés ;
- impliquer et encourager les entreprises à mettre en place des solutions de mobilité à destination de leurs salariés et les informer sur les dispositifs qu'elles peuvent mettre en œuvre (cf. guide et dialogue préalable) ;
- valoriser les initiatives locales mises en place pour favoriser l'accès aux bases chantier du CSNE.

L'ensemble des bases travaux pour la réalisation du CSNE seront actives à compter de 2026. Ainsi, les premières actions de coordination ont pu être menées sur l'année 2025.



PILOTE

- Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE)



MAITRE D'OUVRAGE

- Région Hauts-de-France
- AOM locales



PARTENAIRE(S)

- AOM
- Région Hauts-de-France
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- Départements
- EPCI



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 - 2029

- Sur la durée des travaux du CSNE sur le secteur concerné.



INDICATEURS DE SUIVI

- Réalisation du guide (Oui/Non) ;
- Solutions de transport retenues avec les AOM.



ACTIONS LIÉES

- FA 4 - Développer les partenariats entre les AOM locales et la Région pour construire des offres de mobilité coordonnées ;
- Fiche action PAMS 4.2 - Faciliter l'accès à l'emploi pour certains grands projets : le chantier de réalisation du Canal Seine-Nord Europe et le futur EPR de Penly.



Fiche action 6 - Améliorer les bassins limitrophes

Envoyé en préfecture le 10/03/2026

Reçu en préfecture le 10/03/2026

Publié le

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

relations avec les S²LO

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Situé au centre de la région Hauts-de-France, ce bassin bénéficie d'une position charnière à la croisée de plusieurs grands axes de mobilité. Il se trouve :

- à 1h15 de Lille en train ou par l'A29 et l'A1 ;
- à 1h de l'aéroport de Beauvais-Tillé par l'autocar (ligne 601) ou par la A16 ;
- à 1h15 de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle par l'A1 et en 1h en TER à partir de 2027 ;
- à moins de 45 minutes de la gare TGV Haute-Picardie (Abblaincourt-Pressoir) en autocar par l'A29 ;
- à moins d'une heure du littoral picard (Saint-Valéry-sur-Somme, Le Crotoy, Cayeux-sur-Mer) par l'A16.

Son positionnement lui confère un rôle central dans un maillage régional dense, même si des améliorations restent possibles en matière de mobilité interurbaine. En valorisant pleinement cette centralité, cela pourrait renforcer son rôle de carrefour régional, au bénéfice des habitants, des entreprises et des visiteurs.

Bien que le territoire bénéficie de la proximité de grands axes de transport, les liaisons locales gagneraient à être davantage lisibles et mieux coordonnées. Les alternatives à la voiture individuelle, telles que les transports collectifs ou les services partagés, restent encore sous-utilisées, en partie en raison d'une offre parfois morcelée ou peu adaptée aux attentes et aux modes de vie des habitants.

Le bassin de mobilité du Grand Amiénois - Grand Roye compte environ 667 200 déplacements quotidiens, tous motifs et modes confondus.

69 % de ces déplacements sont internes à un même EPCI, 18 % sont réalisés entre EPCI du bassin et 13 % avec l'extérieur. Les échanges avec l'extérieur concernent surtout l'Oise (36 %), le Littoral Sud et Abbeville (29 %) et le Saint-Quentinois (15 %), avec un rôle central d'Amiens Métropole.

Concernant les trajets domicile-travail (D-T) :

- 134 600 actifs effectuent un D-T interne au bassin (dont 67 % internes à un seul EPCI).
- 44 000 trajets D-T relient différents EPCI du bassin, réalisés à 96 % en voiture, majoritairement vers Amiens.

Les flux externes représentent 44 100 actifs, dont les principales destinations sont l'Oise (25 %), le bassin Littoral Sud (23 %), le bassin Saint-Quentinois (15 %) et l'Île-de-France (11 %). Les transports collectifs sont davantage utilisés pour les trajets vers l'Île-de-France (52 %) et Lille (19 %). Parmi les 71 200 actifs parcourant plus de 10 km, 73 % restent dans le bassin. Pour les autres, 21 % se rendent en Île-de-France, 6 % en Normandie, et le reste dans les Hauts-de-France.

Le bassin accueille également 17 500 entrants venant y travailler.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Au regard de l'importance des flux avec les territoires limitrophes et même plus éloignées (notamment l'Île-de-France), des réflexions pourront être menées sur différents sujets afin de :

- **valoriser l'offre ferroviaire de l'étoile d'Amiens**

Le bassin GAGR est desservi par 6 axes ferroviaires (Amiens <> Lille, Amiens <> St-Quentin, Amiens <> Compiègne, Amiens <> Paris, Amiens <> Rouen et Amiens <> Calais) permettant de le connecter avec les territoires limitrophes. Les partenaires devront donc veiller à renforcer la promotion et la lisibilité de l'offre ferroviaire desservant ce bassin et permettant notamment un accès à la région parisienne. L'ouverture à l'exploitation en 2027, du barreau Roissy-Picardie offrira une nouvelle desserte directe de la plateforme de Roissy depuis Amiens à raison de 3 allers-retours par jour.

Pour cela, les partenaires devront porter une vigilance particulière à la bonne coordination entre les offres de rabattement vers les gares et les trains, en lien avec les fiches 1 et 4 de ce COM. Les échanges pour partager et informer sur les différentes évolutions d'offres devront être renforcés.

- **s'appuyer sur l'offre de mobilité routière**

La ligne de car n°601 reliant Beauvais à Amiens, mise en place par la Région Hauts-de-France, circule toute l'année et demeure très utilisée par les travailleurs et étudiants. Selon les horaires, la ligne propose deux types de services : l'un direct via l'autoroute A16, l'autre desservant plusieurs communes de l'Oise (Breteuil-Froissy-Tillé) le long de la RD1001. Cette ligne, qui a déjà été renforcée par la Région, reste saturée aux heures de pointe. Aussi, des réflexions pourront être menées afin d'en étudier les différentes possibilités d'amélioration. Des travaux équivalents pourront être menés sur d'autres lignes faisant face à des problématiques de saturation, comme la ligne 722 reliant Doullens à Amiens via Villers-Bocage.

Des réflexions pourront aussi être menées sur le développement ou l'adaptation d'offres routières permettant de compléter l'offre ferroviaire ou permettant d'assurer un rabattement performant vers les différents pôles d'échanges de ce bassin. La Région assure la circulation de différentes lignes en proposant des services connectant ce bassin avec les bassins limitrophes avec par exemple les lignes 729 – Amiens <> Crèvecœur le Grand, 726 – Doullens <> Abbeville, 730 – Breteuil <> Amiens, 733 – Grandvilliers <> Amiens ou encore 738 - Albert <> Péronne.

- **favoriser et valoriser les liaisons cyclables vers les bassins limitrophes**

La véloroute n°30 allant de la Baie de Somme à Péronne est à ce jour quasi- achevée. Des travaux de modernisation de cette infrastructure sont en actuellement en cours.

Le tronçon de véloroute n°32 entre Beauvais et Amiens est référencé comme itinéraire national au Schéma Régional des Véloroutes. Un travail entre le Département de l'Oise et les AOM doit être mené afin de définir l'itinéraire qui pourrait être retenu voire aménagé.

Concernant la véloroute reliant Amiens à Arras via Doullens, une réflexion est actuellement en cours à l'échelle d'Amiens Métropole sur les 3 branches de cet axe. Ce travail associe les collectivités, le Département de la Somme et la Région.

Sur l'axe Amiens <> Compiègne via Montdidier, le travail à l'intérieur du ressort territorial d'Amiens Métropole est déjà réalisé et doit être poursuivi sur le reste de l'axe vers Compiègne.

Sur l'axe Amiens <> Rouen, des réflexions sont engagées par Amiens Métropole et le travail sera aussi à poursuivre sur la suite de cet axe.

Cette fiche action vise donc à :

- **renforcer les échanges entre les acteurs des différents bassins ;**
- **assurer une meilleure coordination entre les différentes offres de mobilité ;**
- **veiller à une continuité dans la chaîne de déplacements des usagers des offres de mobilité.**



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- AOM locales
- Région Hauts-de-France



PARTENAIRE(S)

- SNCF
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- PMGA
- ADUGA
- EPCI
- Gestionnaires de voirie



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

- Présentation de l'offre aux AOM concernées (Oui/Non) ;
- Nombre de réunions réalisées sur les évolutions des réseaux de transport des AOM.



ACTIONS LIÉES

- FA 1 - Informer les acteurs locaux sur le processus d'évolution des offres régionales pour mieux les associer ;
- FA 4 - Développer les partenariats entre les AOM locales et la Région pour construire des offres de mobilité coordonnées ;
- FA 5 - Coordonner les offres de transport en lien avec le canal Seine-Nord Europe ;
- FA 7 - Faciliter l'accès des habitants au centre-ville d'Amiens ;
- FA 8 - Faciliter l'accès aux zones d'emplois du bassin.



Fiche action 7 - Faciliter l'accès des habitants au centre-ville d'Amiens

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le centre-ville d'Amiens bénéficie d'une accessibilité appréciable, notamment grâce à la gare SNCF ainsi qu'à un réseau de transports en commun relativement efficace en sortie de gare facilitant les liaisons avec les quartiers périphériques et les communes avoisinantes.

Néanmoins, la circulation automobile en centre-ville peut s'avérer complexe, en particulier aux heures de forte affluence, avec une saturation fréquente des parkings. Cette situation peut contribuer à une densification du trafic et à des enjeux environnementaux.

Des solutions existent, comme les parkings relais situés en périphérie, qui permettent de stationner son véhicule et de rejoindre facilement le centre-ville en transports en commun ou en vélo. Cependant, leur utilisation reste encore en deçà de leur potentiel. Une communication aux différentes échelles territoriales plus active et ciblée sur leur fonctionnement, leur accessibilité et leurs avantages permettrait de mieux les valoriser auprès des usagers et de favoriser leur fréquentation.

Par ailleurs, des efforts ont été engagés en faveur des mobilités douces avec l'aménagement de pistes cyclables et de zones piétonnes. Le réseau cyclable gagnerait toutefois à être renforcé, sécurisé et davantage valorisé pour encourager son utilisation au quotidien. Enfin, bien qu'amorcée, l'intermodalité entre les différents modes de transport (vélo, bus, train) reste à optimiser afin de fluidifier les déplacements et de promouvoir une mobilité plus durable.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Pour répondre aux enjeux actuels de mobilité urbaine et mieux accompagner les déplacements des habitants et visiteurs d'Amiens, il est essentiel de poursuivre les efforts visant à renforcer la coordination entre les différents modes de transport, afin de proposer des solutions plus fluides, accessibles et respectueuses de l'environnement. Les partenaires devront notamment veiller à faciliter la coordination des offres de mobilité et réduire l'impact négatif des ruptures de charge pour passer d'un mode à l'autre. Cela consistera notamment à :

- renforcer les aménagements existants pour les vélos en gare d'Amiens, tels que des parkings sécurisés et des bornes de recharge pour vélos électriques ;
- aménager en gare de Longueau des espaces dédiés au stationnement des vélos et des zones de déposer-minute pour faciliter les correspondances ;
- valoriser et renforcer le rôle de la gare St-Roch pour qu'elle soit mieux identifiée et faciliter le rabattement vers ce site ;
- renforcer les échanges entre les partenaires (cf fiche action n°4) afin de veiller à une bonne coordination des offres et à une construction des horaires de transport prenant en compte les problématiques de correspondance ;



- renforcer la communication et la sensibilisation en informant régulièrement les habitants sur les solutions de mobilité disponibles et promouvoir l'usage des parkings relais et des mobilités douces via des campagnes de communication adaptées.

Des études pourront être menées au cas par cas sur le rôle des gares du territoire pour accéder à la ville centre d'Amiens selon les besoins ou les demandes du territoire (gare de Poix-de-Picardie par exemple). La Région pourra analyser et éventuellement prendre en compte ces demandes au regard de ses contraintes techniques et budgétaires.

Amiens Métropole, la Région Hauts-de-France et le Département de la Somme travaillent ensemble afin de réaliser des projets de pistes cyclables aux quatre points cardinaux d'Amiens (Amiens - Doullens, Amiens - Moreuil, Amiens - Poix de Picardie via Conty et la V32, Amiens - Poix de Picardie via Quevauvillers/Ferrières/Saveuse) permettant ainsi son accès, en y associant d'autres acteurs de la mobilité (association d'usagers cyclistes, comité départemental du tourisme, communauté de communes concernées, etc).



PILOTE



MAITRE D'OUVRAGE



PARTENAIRE(S)

<ul style="list-style-type: none"> • Région Hauts-de-France 	<ul style="list-style-type: none"> • Région Hauts-de-France • AOM locales 	<ul style="list-style-type: none"> • AOM • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • Gestionnaires de voirie
--	---	--



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES



2026 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de campagnes de communication sur les parkings-relais, les mobilités douces.



ACTIONS LIÉES

- FA 1 - Informer les acteurs locaux sur le processus d'évolution des offres régionales pour mieux les associer ;
- FA 4 - Développer les partenariats entre les AOM locales et la Région pour construire des offres de mobilité coordonnées ;
- FA 8 - Faciliter l'accès aux zones d'emplois du bassin ;
- FA 9 - Faire connaître les offres de mobilité existantes ;
- FA 18 - Assurer la continuité des itinéraires cyclables structurants ;
- FA 21 - Favoriser le développement de la mobilité partagée.



Fiche action 8 - Faciliter l'accès aux zones d'emplois du bassin

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Sur le bassin de mobilité GAGR, de nombreuses questions se posent quant à l'accessibilité aux différentes zones d'emploi, notamment pour les principales situées autour d'Amiens (Espace Industriel Nord, pôle Jules Verne situé à Glisy, au CHU, au pôle des cliniques ou encore à la ZAC de la Haute Borne à Rivery) ou encore pour l'accès à la zone Industrielab / Méaulte depuis la gare d'Albert, mais également à la ZAC du Val de Somme, la ZAC des Bornes du Temps à Argoeuves, la ZAE des Hauts du Val de Nièvre, la ZAC de la Mine d'Or.

De même, la ville de Roye dispose aussi de zones d'activités bénéficiant de la proximité de l'A1. Des navettes urbaines existent sur les communes de Roye et Montdidier.

A titre d'exemple, l'espace industriel Nord (EIN) d'Amiens bénéficie d'une localisation privilégiée en périphérie, à proximité immédiate des grands axes routiers tels que l'A16 et l'autoroute A29, qui assurent des connexions efficaces avec des villes clés comme Rouen et Reims. Ces infrastructures constituent un atout majeur pour l'accès des salariés, des visiteurs, ainsi que pour le transport de marchandises.

Afin d'accompagner le dynamisme de cette zone, il serait intéressant de poursuivre le développement d'une offre de mobilité diversifiée. Bien que la voiture individuelle demeure le mode de déplacement principal, l'amélioration des transports en commun pourrait être étudiée afin de favoriser une meilleure desserte de ces zones d'activités.

Par ailleurs, le renforcement des infrastructures dédiées aux mobilités douces, telles que les pistes cyclables sécurisées et des cheminements piétons adaptés, offrirait des alternatives attractives et sûres aux déplacements motorisés. De même, une gestion optimisée du stationnement contribuerait à fluidifier les flux et à renforcer l'attractivité économique de la zone.

Enfin, le développement de solutions de covoiturage structurées, la facilitation des correspondances entre les différents modes de transport, ainsi que des actions ciblées de sensibilisation à la mobilité durable, représentent des leviers essentiels pour améliorer l'accessibilité globale et encourager des pratiques de déplacement plus responsables et durables.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Afin de renforcer l'attractivité économique et de faciliter les déplacements des salariés et visiteurs, il est important de développer une offre de mobilité adaptée aux spécificités des différentes zones d'activités. À cet effet, plusieurs actions peuvent être envisagées pour diversifier les modes de transport et améliorer la fluidité des trajets :

- **étudier le renforcement ou l'adaptation de l'offre de transports en commun**, notamment en début et en fin de journée, et au regard des contraintes spécifiques des salariés. Sur Amiens Métropole, la fréquence de la ligne de bus 8 desservant l'EIN a par exemple été améliorée (passage aux 30 minutes) ;

- **développer des infrastructures cyclables sécurisées** et aménager des trottoirs et des espaces de circulation adaptés, pour encourager les déplacements à vélo ou à pied en toute sécurité ;
- **inciter les entreprises à installer des abris sécurisés pour les vélos des salariés au plus proche des entrées des salariés** ;
- **promouvoir les dispositifs existants auprès des entreprises (pack mobilité auprès de Buscyclette pour disposer d'un pool de vélos de service (location de vélos + entretien sur site annuel))** ;
- **impulser et mettre en place un Plan de Mobilité à l'échelle des zones d'activités permettant de mettre en évidence les pratiques de déplacement actuelles (origines/destination des salariés, déplacements professionnels, etc.) et surtout de proposer des actions et solutions propres à chaque zone (voir à chaque entreprise) et aux problématiques rencontrées** ;
- **encourager la mobilité durable auprès des entreprises et salariés**, des campagnes de sensibilisation et des dispositifs favorisant les modes de transport alternatifs ;
- **favoriser le covoiturage** en s'appuyant sur la plateforme Pass Pass covoiturage qui permet de créer des communautés autour de zones d'activités. Enfin, les acteurs peuvent aussi mettre en place des solutions de covoiturage de type Blablacar Daily. La communication auprès des salariés demeure primordiale pour impulser ce type de dispositif.



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Région Hauts-de-France
- AOM locales
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



PARTENAIRE(S)

- AOM
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- Les entreprises des différentes zones d'activités



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 – 2029

- Sur la durée du contrat : réflexion et mise en œuvre de services ou d'offres spécifiques à la desserte des zones d'emplois du bassin



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de services ou d'offres adapté(e)s pour desservir les zones d'activités.



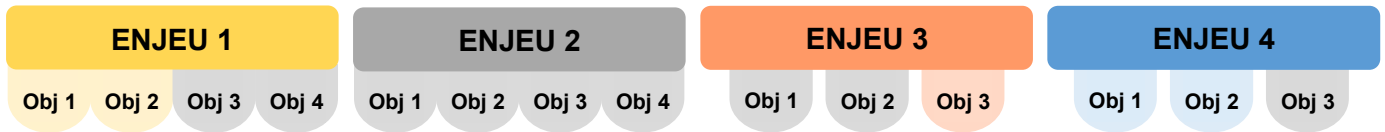
ACTIONS LIÉES

- FA 4 - Développer les partenariats entre les AOM locales et la Région pour construire des offres de mobilité coordonnées ;
- FA 9 - Faire connaître les offres de mobilité existantes ;
- Fiche action PAMS 4.2 - Faciliter l'accès à l'emploi pour certains grands projets : le chantier de réalisation du Canal Seine-Nord Europe et le futur EPR de Penly.



Fiche action 9 - Faire connaître les offres de mobilité existantes

Envoyé en préfecture le 10/03/2026
Reçu en préfecture le 10/03/2026
Publié le
ID : 080-200070969-20260305-2026_0503_27-DE



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Chaque AOM organise différents services de mobilité à destination de ses habitants et cela peut prendre différentes formes : transports collectifs réguliers, transport à la demande, transport scolaire, etc.

Il existe une seule AOM qui organise des transports collectifs réguliers de personnes sur son ressort territorial. Il s'agit de la Communauté d'Agglomération Amiens Métropole, dont le service régulier assure la desserte de 20 communes sur les 39 qui composent son territoire.

La Région Hauts-de-France, en tant qu'AOM régionale, organise une offre de transport par cars et par trains très conséquente. Ainsi, chaque jour, ce sont 1 300 trains qui circulent dans les Hauts-de-France permettant 200 000 voyages quotidiens en desservant 380 communes dont 142 avec une gare et 238 avec une halte.

Pour les services routiers interurbains et scolaires, on compte quotidiennement 12 000 courses transportant 240 000 voyageurs. 3 530 communes, soit 93% des communes des Hauts-de-France, sont desservies par le réseau de cars interurbains.

Les données relatives aux réseaux urbains ainsi que celles des services régionaux sont fournies au Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France afin d'alimenter ses outils, tout particulièrement le calculateur d'itinéraires Pass Pass présent sur passpass.fr et l'appli Pass Pass Mobilités. Ce calculateur d'itinéraires peut aussi être intégré sur les sites web des membres du syndicat (déploiement en cours déjà effectif pour 12 partenaires) via les outils widget.

Pour autant, force est de constater que les offres de transport existantes sont méconnues des habitants, tant les dessertes que les horaires ou encore les dispositifs tarifaires mis en place.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Afin de faciliter la reconnaissance des services de transport existants, il est essentiel que chaque AOM puisse mener différentes actions :

- **Diversifier les canaux de diffusion de l'information**

Si de nombreux outils et canaux de communication sont d'ores et déjà utilisés par les partenaires, il apparaît toutefois nécessaire de renforcer les actions de communication permettant de faire connaître les services de mobilité.

La communication via des canaux de diffusion classiques tels que les newsletters, les gazettes intercommunales ou encore les sites internet. est importante car elle permet de s'adresser à un large public. Via leurs sites institutionnels, les différents partenaires peuvent diffuser de l'information sur les offres de mobilité déployées en s'appuyant sur les outils existants, comme les widgets développés par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France. Toutefois, une attention particulière sera à porter aux populations qui ne sont pas à l'aise avec les outils dématérialisés.

Afin de garantir une proximité avec les usagers, il est primordial de s'appuyer sur des événements locaux bien identifiés et de mettre en place des rencontres avec les habitants pour promouvoir les solutions de mobilité.

Pour ce qui concerne la Région, les actions visant à valoriser l'utilisation des transports seront poursuivies. Ces actions pourront s'appuyer sur différents supports tels que les horaires, des kits de mobilité, des flyers et la signalétique des arrêts.

Le nouveau site internet régional des mobilités entièrement repensé et mis en ligne au printemps 2025 doit permettre d'améliorer l'information à destination des usagers et des partenaires y compris sur les démarches menées à l'échelle des bassins de mobilité. Il pourrait proposer une recherche dynamique des horaires, la possibilité de calculer le coût du trajet ou encore, à terme une carte interactive des réseaux routiers et ferroviaires.

Par ailleurs, les arrêts des lignes interurbaines seront progressivement équipés de poteaux indicateurs présentant le nom des lignes desservies ainsi que leurs horaires. Dans les zones couvertes par les AOM, une attention particulière sera portée à l'intégration de la signalétique de transport régional avec celle du réseau urbain afin de faciliter le parcours des usagers.

- **Mieux coordonner la diffusion de l'information**

Il est nécessaire d'apporter une mise en cohérence des communications de la part des différents acteurs de la mobilité. Certes il est pertinent de diversifier les canaux de diffusion de l'information, mais celle-ci doit être harmonisée pour faciliter la compréhension, l'appropriation des informations, par les usagers ou potentiels usagers. Un travail sur le graphisme des documents est notamment à appréhender.

- **Renforcer le rôle de l'échelon « bassin de mobilité »**

En 2024, la Région a décidé d'organiser ses comités d'usagers à l'échelle des bassins de mobilité. Ces comités donnent notamment l'occasion de présenter l'ensemble des services de transports régionaux à la population, de permettre aux habitants d'échanger avec les transporteurs et d'exprimer leur retour sur leur utilisation des services. Ainsi, le bassin de mobilité apparaît désormais comme une échelle pertinente pour le dialogue entre les acteurs de la mobilité.

- **Développer un annuaire des services de mobilité**

À l'échelle régionale, le SMHdF a développé un annuaire des services de mobilité qui a été déployé fin d'année 2025. Il recense les aides et dispositifs de droit commun, comme ceux destinés à des publics vulnérables. Cet annuaire permet en particulier de délivrer une information plus personnalisée. Cette action figure également dans le plan d'actions en matière de mobilité solidaire (PAMS) du GAGR.

- **Associer les entreprises pour mieux informer les employés**

La sensibilisation des employeurs aux offres de mobilités peut avoir une répercussion sur leur utilisation. Cependant, lors de la réalisation de documents stratégiques territoriaux, il est souvent difficile de les mobiliser. Il est proposé de profiter de moments conviviaux pour informer les entreprises, comme les petits déjeuners d'entreprises ou les soirées d'entreprises qui permettent de mieux s'adapter aux horaires de chacun.

- **S'appuyer sur les comités des partenaires**

Le comité des partenaires est une instance obligatoire créée par la LOM. Son rôle principal est de favoriser la concertation et la coopération entre les différents acteurs du secteur des mobilités afin d'améliorer les politiques de transport et d'adapter l'offre de mobilité aux besoins des usagers. Ce comité réunit les parties prenantes (collectivités, opérateurs, usagers, employeurs, syndicats, ...) concernées par la gestion des mobilités à l'échelle du ressort territorial de l'AOM.

Les AOM peuvent se saisir de cette instance pour débattre et envisager les actions de communication les plus efficaces pour leur ressort territorial.



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Région Hauts-de-France
- AOM
- SMHdF



PARTENAIRE(S)

- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- AOM/EPCI
- Département de la Somme
- PMGA
- Chambres consulaires



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

- Mise en ligne du nouveau site internet régional ;
- Mise en service de l'annuaire des services de mobilité ;
- Installation de la signalétique des cars interurbains régionaux.

2

2026

- Poursuite de l'installation de la signalétique régionale ;
- Organisation d'évènements associant les entreprises.



INDICATEURS DE SUIVI

- Création d'une cartographie dynamique (Oui/Non) ;
- Nombre d'AOM ayant organisées un comité des partenaires durant les 12 derniers mois.



ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience entre AOM et accompagner techniquement les porteurs de projet ;
- FA 9 - Faire connaître les offres de mobilité existantes ;
- FA 21 - Favoriser le développement de la mobilité partagée ;
- FA 23 - Faciliter le développement du transport à la demande ;
- Fiche action PAMS 1.2 - Renforcer les outils de recensement et de mise à disposition des informations sur l'offre de mobilité au service des prescripteurs et des publics vulnérables.



Fiche action 10 - Poursuivre le développement et la promotion des outils d'information voyageurs

Envoyé en préfecture le 10/03/2026

Reçu en préfecture le 10/03/2026

Publié le

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



ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Depuis plusieurs années, le SMTCO et le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France (SMHdF) ont développé des outils d'information multimodale. Ces outils sont alimentés par les données fournies par les AOM membres.

Afin de poursuivre leur développement, il est nécessaire de :

- renforcer la communication pour mieux les faire connaître ;
- les faire monter en qualité et robustesse pour offrir aux usagers une information fiable et de qualité ;
- intégrer progressivement les nouveaux dispositifs mis en œuvre par les AOM, et en visant une information en temps réel.

Le Système d'Information voyageur Multimodal (SIM) Pass Pass développé par le SMHdF est composé de deux médias (site web passpass.fr et appli mobile Pass Pass Mobilités) qui intègrent les éléments suivants :

- de l'information théorique sur tous les services de transport collectifs mis en place par les membres du syndicat, permettant ainsi de réaliser des recherches d'itinéraires sur l'ensemble du périmètre des autorités. Pour ce faire le SMHdF récupère l'ensemble des données des AOM mises à disposition sur le PAN par les AOM.
- de l'information relative aux mobilités alternatives comme les vélos en libre-service, l'autopartage ou encore des trajets proposés sur la plateforme Pass Pass covoiturage ;
- le référencement des bornes de recharge électrique (Pass Pass électrique), des parkings relais ainsi que des stationnements vélos sécurisés.

À noter que cet outil peut aussi proposer de l'information en temps réel pour les AOM étant en capacité de partager ces données au SMHdF.

Sur le bassin GAGR, le calculateur passpass.fr, déployé par le syndicat, regroupe les informations théoriques relatives aux réseaux de la Région (TER et cars) et d'une seule AOM disposant d'un réseau de transports urbains (CA Amiens Métropole). Par ailleurs, sur Amiens Métropole, le délégataire développe une application mobile proposant un calculateur en temps réel. Le flux GTFS du réseau Ametis dans l'outil Google Maps est également intégré. Enfin, la CC du Pays du Coquelicot, membre du syndicat, fournit les données relatives à sa station vélos, récemment mise en service, afin d'alimenter les outils Pass Pass.

Le SMHdF a renouvelé ses médias et ses outils d'information voyageur (site internet, calculateur d'itinéraires ou encore application mobile). Ils sont disponibles pour le grand public et pour les AOM (via widget et API) depuis le 11 juin 2025.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Pour proposer des outils d'information de qualité et accessibles à tous, les SM SRU dépendent totalement de leurs membres qui ont la responsabilité de fournir les données relatives à leurs services de mobilité. Aussi, une attention particulière doit être apportée concernant la complétude de ces données, leur fiabilité, leur mise à jour et leur conformité au regard des réglementations européennes et nationales qui imposent de nouveaux formats (les normes et standards attendus sont explicités dans la fiche action 12 « produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs »).

Il est nécessaire de s'accorder à l'échelle régionale sur des spécifications techniques et d'enrichir la norme Pass Pass définie dans le REFOCO (Référentiel Fonctionnel Commun) en prenant en compte ces nouveaux formats de données. Tout ce travail collaboratif entre AOM et le SMHdF permettra une montée en compétence et en qualité des données sur les services de mobilité et contribuera au bon fonctionnement des outils d'IV.

Pour faciliter cette mise à disposition de données d'offre robustes, le syndicat pourra accompagner les territoires, tout particulièrement dans les espaces peu denses, avec l'aide de ses prestataires.

La constitution d'un référentiel de données de qualité permettra ainsi d'alimenter les outils d'information voyageurs déployés par le SMHdF ou par d'autres.

Dans le même temps, le syndicat pourra mettre en place des groupes de travail, regroupant ses membres, afin de travailler sur l'information voyageurs en lien avec les actions relatives aux données (fiabilisation des informations, développement de nouvelles fonctionnalités, intégration de nouveaux modes...).

De plus, le SMHdF met à disposition des outils, comme les widgets, permettant aux partenaires de relayer de l'information sur les offres de mobilités sur leurs sites institutionnels.

Dans ce cadre, les partenaires proposent les actions suivantes :

- **poursuivre et renforcer le développement des outils d'informations voyageurs ;**
- **accompagner techniquement les AOM sur la constitution de jeux de données de qualité et conformes aux nouveaux standards afin de faciliter l'alimentation des outils d'informations voyageurs avec des données de qualité (en lien avec la fiche action n°12) ;**
- **mettre en place des groupes de travail dédiés à l'information voyageurs pour partager les réflexions et avancées des travaux.**



PILOTE

- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Région Hauts-de-France
- AOM



PARTENAIRE(S)

- Exploitants



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES



2026 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

- Mise en place de groupes de travail sur l'information voyageur (Oui/Non).



ACTIONS LIÉES

- FA 2 – Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France aux AOM ;
- FA 9 – Faire connaître les offres de mobilité existantes ;
- FA 10 - Poursuivre le développement et la promotion des outils d'information voyageurs ;
- FA 12 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs.



Fiche action 11 - Améliorer l'information sur les situations dégradées

Envoyé en préfecture le 10/03/2026

Reçu en préfecture le 10/03/2026

Publié le

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

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Quelle que soit l'offre de mobilité déployée, chaque AOM peut être confrontée à des perturbations sur son réseau. Ces perturbations peuvent être prévues (travaux, grève) comme inopinées (accidents, panne).

Aussi, tout événement programmé ou inopiné peut en effet se traduire par des dysfonctionnements dans l'exécution des services de transport (retard, annulation de services). Pour pouvoir s'organiser, il est essentiel pour les usagers d'en avoir connaissance le plus rapidement possible.

A titre d'exemple, la société du Canal Seine-Nord Europe s'appuie sur plusieurs outils pour informer les usagers sur les situations dégradées : un flash infos travaux pour signaler les nuisances, une newsletter numérique, ainsi qu'un flash info numérique. Quant au département de la Somme, les données sont remontées sur info route 80 et mises à disposition du public.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Afin d'anticiper les effets induits par les événements programmés de réduire ceux des événements inopinés et d'informer efficacement les usagers, il est impératif pour les AOM de connaître le plus en amont ou le plus rapidement possible ces différents événements.

Il est nécessaire de mettre en place une procédure d'échanges et de diffusion des informations entre les gestionnaires de voirie, la SNCF, les exploitants et la Région afin d'arrêter des mesures correctrices en matière d'organisation de services de transport et de procéder à une information efficace auprès des usagers.

Les différents sites internet et/ou appli mobiles des opérateurs de transport et des collectivités constitueront les vecteurs de communication privilégiés et pourront, le cas échéant, faire l'objet de développements spécifiques visant à une amélioration continue de la chaîne de transmission, comme l'envoi de sms aux usagers inscrits aux listes de diffusion d'un réseau.

Pour répondre à cette ambition, les partenaires s'engagent à développer les sous actions suivantes :

- **mettre en place un process pour diffuser l'information aux usagers concernant les perturbations programmées sur les différents réseaux ;**
- **établir un process entre le département et les collectivités gestionnaires de voirie pour prévenir les AOM impactées par les travaux sur les routes pour l'exploitation de leurs réseaux de transport ;**
- **alimenter les sites Internet, notamment ceux du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, pour diffuser l'information relative aux perturbations vers les usagers ;**
- **échanger sur les bonnes pratiques relatives à l'information en situation perturbée afin de pouvoir dupliquer les dispositifs efficaces.**



PILOTE



MAITRE D'OUVRAGE



PARTENAIRE(S)

<ul style="list-style-type: none"> • Région Hauts-de-France 	<ul style="list-style-type: none"> • Région Hauts-de-France • Départements • AOM • Gestionnaires de voirie 	<ul style="list-style-type: none"> • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts- de- France • Gestionnaires de gares et PEM • Gestionnaires de voirie
--	--	--



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

- Lancement du projet d'élaboration des process avec les partenaires.

2

2025 - 2029

Des données sont à formaliser pour la bonne gestion des situations dégradées :

- Déploiement des NeTEx ferroviaire et routier pour la Région ;
- Début des réflexions sur la mise en production de données en temps réel au format SIRI côté Région ;
- Lancement ou poursuite des travaux de mise en production des formats NeTEx et SIRI pour chacune des AOM ayant un service de transport (urbain ou TAD).



INDICATEURS DE SUIVI

- Informations diffusées sur les perturbations/nombre de perturbations connus sur l'année ;
- Nombre d'informations reçues et d'échanges avec les régions limitrophes ;
- Nombre de PEM intégrés à la démarche.



ACTIONS LIÉES

- FA 7 - Faciliter l'accès des habitants au centre-ville d'Amiens ;
- FA 8 - Faciliter l'accès aux zones d'emplois du bassin ;
- FA 9 - Faire connaître les offres de mobilité existantes ;
- FA 10 - Poursuivre le développement et la promotion des outils d'information voyageurs ;
- FA 12 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs.



Fiche action 12 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs

Envoyé en préfecture le 10/03/2026

Reçu en préfecture le 10/03/2026

Publié le

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

S²LO

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Les données constituent un enjeu majeur des politiques publiques. Dans le domaine de la mobilité, la constitution de jeux de données permet de favoriser :

- la constitution et l'analyse de son offre de mobilité pour l'AOM ;
- la connaissance des offres de transport existantes pour l'usager ;
- la réutilisation des données par un tiers, dans le but notamment d'alimenter des outils d'information voyageurs ;
- un accès plus facile pour les usagers des services de mobilité aux informations nécessaires à l'organisation d'un trajet, notamment les trajets intermodaux.

Depuis la promulgation de la loi pour une République Numérique en 2016, la publication des données publiques en open data est devenue la règle, notamment pour les collectivités locales de plus de 3 500 habitants.

Votée en 2019, la LOM a renforcé le souhait d'accélérer l'ouverture des données. Ainsi, l'AOMR et l'ensemble des AOM sont responsables de la fourniture des données pour les services de transports qu'elles organisent (cette charge peut être déléguée aux opérateurs de transport à la demande de l'AOM). Elles sont donc responsables de la qualité et de la complétude des données publiées. (Article L. 1115-1 du Code des Transports)

De nouvelles normes d'échange des données doivent être utilisées (règlement européen délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017) : le NeTEx pour les données d'offre théorique et le SIRI pour les données temps réel. D'autres éléments techniques doivent être appréhendés tels que la formalisation d'un cahier des charges précis si la production des données est confiée à un opérateur, l'utilisation ou non d'une licence, leur bonne intégration dans les outils d'information voyageurs et billettique par exemple.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Les AOM peuvent aujourd'hui proposer une multitude de services de mobilité à leurs usagers :

- des transports réguliers (urbain et/ou interurbain) ;
- des TAD ;
- de mobilité partagée (covoiturage, autopartage, véhicules et suivi du stationnement du parc de véhicules) ;
- de mobilité active (vélos en libre-service ou en location moyenne et longue durée, et suivi du stationnement du parc de vélos partagés) ;
- de mobilité électrique (bornes de recharge électrique).

Dès lors qu'elle organise un service de mobilité, l'AOM devient responsable de la fourniture des jeux de données décrivant ce service de mobilité. Cela concerne aussi des services de transport des transports à la demande (service de la CC du Pays du Coquelicot ou la CC de la Somme Sud-Ouest) ou encore des services de mobilité active tels que le service de location de VAE déployé en août 2025 par la CC du Pays du Coquelicot. La LOM demande que ces derniers comportent des informations relatives au fonctionnement du service de transport (horaires, lieux desservis, disponibilité, tarifications...) mais également les données concernant les éventuelles perturbations. La constitution de ces données nécessite des compétences techniques et des outils. Cela peut donc présenter une difficulté notamment pour les nouvelles AOM.

Pour chacun de ces services de mobilité organisés ou prévus, il convient de les décrire dans des jeux de données conformes à la LOM. Au vu de la technicité de ce sujet, cela peut présenter des difficultés en terme de compétences et/ou de moyens humains et financiers, notamment pour les nouvelles AOM. Le Syndicat Mixte des Mobilités en Hauts-de-France ayant déployé les outils de l'écosystème Pass Pass (calculateur d'itinéraires, système billettique) et ayant créé une communauté d'échanges et de coordination avec ses membres, les AOM sont encouragées à y adhérer afin de bénéficier de ses services.

Sur le volet des données, le SMHdF peut réaliser les services suivants pour le compte de ses membres :

- récupérer les données d'offre théorique des transports en commun présents en Hauts-de-France (AOM membres du syndicat), en Belgique (SNCB et dans un périmètre de 20 km au-delà de la frontière belge pour les autres réseaux), les navettes vers les aéroports, les autocars longue distance (Flixbus, BlaBlaCar Bus), et prochainement les transports en libre-service (autopartage, location vélo...) ;
- par le biais du Gestionnaire Pass Pass, contrôler la qualité de ces données, et le cas échéant transmettre des rapports d'intégration aux AOM, détaillant les erreurs et incohérences relevées ;
- intégrer ensuite dans l'écosystème Pass Pass pour alimenter plusieurs sous-systèmes : le référentiel des mobilités, l'information voyageurs (calculateur d'itinéraires, recherche horaire...), le système billettique (par l'intermédiaire des données tarifaire des réseaux : information, distribution...).

Actuellement, le SMHdF travaille sur les évolutions suivantes en matière de données :

- en premier lieu, l'intégration des jeux de données théoriques des transports collectifs de la région et limitrophes, au format GTFS, ainsi que l'intégration des données temps réel des réseaux de type avance/retard au format GTFS-RT ;
- en parallèle, l'intégration des jeux de données des types de mobilité alternative (comme les vélos en libre-service, stations d'autopartage...) ;
- en second lieu, la prise en compte des nouveaux formats de données imposés par la réglementation européenne (NeTEx, S1rl...), et la mise en place de groupe de travail à l'échelle régionale avec les partenaires AOM et exploitants, afin d'arriver à la définition et normalisation d'un "profil régional", ainsi que la montée en compétence et qualité sur ces formats de données ;
- l'intégration et la diffusion des messages de perturbations sur les réseaux de transports en commun (sous réserve de leur disponibilité, et en lien avec la prise en compte du format SIRI) ;
- enfin, l'initiation des travaux sur le recensement et le partage des données d'accessibilité en coordination avec ses partenaires AOM (la donnée d'accessibilité étant un enjeu important de l'information voyageurs, pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite).

De plus, à court terme, le recensement des informations liées à l'ensemble des services de mobilité en Hauts-de-France (et limitrophes), dont la mobilité solidaire, seront recensées dans un annuaire des services de mobilité au travers du nouveau site internet Pass Pass. La mise en service de l'annuaire est prévue pour l'automne 2025.

La LOM rend les AOM responsables de la fourniture des données de mobilité relatives aux services de mobilité qu'elles organisent. La publication est obligatoire sur le point d'accès national (PAN - <https://transport.data.gouv.fr>).

En Hauts-de-France, il existe également d'un Point d'Accès (<https://www.geo2france.fr/portail/>). Cette plateforme permet entre autre, de m... acteurs régionaux. Grâce au moissonnage, elle alimente directement le PAN sans qu'il soit nécessaire de publier deux fois les données. Afin d'homogénéiser les pratiques d'ouverture des données en Hauts-de-France, la mise en open data sur le PAR des données de mobilité est encouragée.

De son côté, la Région est concernée par des travaux similaires sur les données décrivant les services routiers interurbains et TER. Les travaux actuels portent notamment sur :

- La montée en qualité des données routières interurbaines grâce à une campagne de géolocalisation des 25 000 points d'arrêt routiers démarrant en 2025. Cette campagne permettra également d'enrichir les données actuelles en collectant les informations demandées par le format NeTEx (notamment celles concernant les équipements, l'accessibilité des points d'arrêt). Jusqu'alors les données étaient publiées au format GTFS.
- Sur le volet ferroviaire, la construction du NeTEx a été travaillée en partenariat avec SNCF Voyageurs au cours de l'année 2024. Des tests sont actuellement en cours afin de terminer la phase de pré-production. Le NeTEx sera effectif d'ici la fin de l'année 2025.
- Sur le volet routier, la mise en œuvre du NeTEx est conditionnée par le déploiement du nouvel outil de gestion du transport scolaire, prévu à la fin du 1^{er} semestre 2025. Les premiers tests de production d'un NeTEx débiteront au cours du second semestre 2025 et se poursuivront au cours de l'année 2026. La mise en production du NeTEx routier interurbain est envisagée pour la fin de l'année 2026.
- Le chantier relatif aux données en temps réel n'en est qu'aux prémices.

Afin d'accompagner au mieux les AOM du bassin Grand Amiénois - Grand Roye, **cette action vise à :**

- **informer les AOM et plus particulièrement les nouvelles, sur les obligations en matière de données via l'organisation d'un webinaire par la Région et le Syndicat mixte des mobilités en Hauts-de-France. Si besoin, d'autres ateliers d'échanges en ligne pourront être proposés ;**
- **rappeler et respecter le parcours de publication des données de chaque AOM en open data sur le Point d'Accès National (PAN) via le Point d'Accès Régional (PAR).**



PILOTE



MAITRE D'OUVRAGE



PARTENAIRE(S)

<ul style="list-style-type: none"> • Région Hauts-de-France • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France 	<ul style="list-style-type: none"> • AOM • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • Région Hauts-de-France 	<ul style="list-style-type: none"> • Géo2France • PAN
--	---	---



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

- Déploiement du format de données NeTeX pour le réseau TER.

2

2026

- Organisation d'un webinaire en copilotage Région et Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, à destination des AOM.

3

2025 - 2029

- Montée en qualité des données décrivant le réseau routier interurbain ;
- Mise en production d'un NeTeX sur le réseau routier interurbain.



INDICATEURS DE SUIVI

- Réalisation d'un webinaire en copilotage Région et Syndicat mixte des mobilités en Hauts-de-France, à destination des AOM ;
- Nombre de jeux de données publiés sur le PAR et le PAN.



ACTIONS LIÉES

- FA 10 - Poursuivre le développement et la promotion des outils d'information voyageurs ;
- FA 11 - Améliorer la diffusion de l'information sur les situations dégradées ;
- FA 13 - Améliorer la signalétique pour les points d'arrêts multimodaux.



Fiche action 13 - Améliorer la signalétique sur l'ensemble des points d'arrêts multimodaux

Envoyé en préfecture le 10/03/2026
Reçu en préfecture le 10/03/2026
Publié le
ID : 080-200070969-20260305-2026_0503_27-DE

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le COM est l'occasion de favoriser **la mise en place d'instances de coordination entre les différents acteurs** concernés par les arrêts de transports en commun ou les pôles d'échanges multimodaux.

Si la mise en place de signalétique unique sur un arrêt de transports collectifs monomodal est souvent assez simple, le cas des points d'arrêt multimodaux, notamment **au droit des PEM et autres zones de rencontres de différents modes de transports** est souvent plus complexe. Dans ce cas chacun, sur son domaine, déploie ses propres chartes avec des objectifs cohérents mais parfois difficilement compatibles. Dans certains cas, l'ensemble des services desservant le site n'est pas forcément signalé.

Il devient alors difficile pour l'usager de s'y retrouver et d'identifier si le point d'arrêt est bien desservi par le service qui l'intéresse.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Le travail sur la signalétique sur l'ensemble des points d'arrêts multimodaux doit porter à la fois sur l'information statique et sur l'information dynamique **pour les sites ou PEM les plus complets**.

À noter que la Région mène actuellement un travail fin de diagnostic et de géolocalisation pour ses 25 000 points d'arrêts. Ce travail conséquent permettra d'identifier les problèmes de signalétique ainsi que les sites où des actions sont à mener.

De plus, la Région a entamé un travail d'aménagement de signalétique sur ses points d'arrêts routiers. Ce chantier important est réalisé ligne par ligne. A ce jour, plus de 2 300 poteaux de signalétique ont été installés.

- **L'information statique**

Il s'agit de travailler collectivement, à l'échelle du bassin, pour identifier les points d'arrêts mutualisés ou communs à plusieurs réseaux de transports et de veiller à ce que pour **chaque point d'arrêt multi services, l'ensemble des réseaux** le desservant soit bien signalé. Le cas échéant, il conviendra de définir les modalités d'articulation et d'harmonisation des différentes signalétiques pour faciliter le parcours des usagers.

Les AOM locales souhaitent que la Région puisse leur communiquer un modèle type d'affichage des horaires des réseaux interurbains, qui pourrait être utilisé par les différents prestataires des transports urbains.

Concernant les aires de covoiturage, un travail relatif aux visuels actuellement utilisés pourrait être réalisé, afin de les harmoniser. Des totems pourraient ainsi être conçus par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, permettant également de valoriser Pass Pass covoiturage.

• **l'information dynamique**

La signalétique dynamique ne peut être efficace qu'en étant connectée à des données de qualité, fiables et régulièrement mises à jour. Ce type de signalétique se justifie pour les sites multimodaux les plus importants où se rencontrent différents modes de transports collectifs.

Pour favoriser le déploiement de la signalétique dynamique, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France a mis en place une centrale d'achat qui permet aux maîtres d'ouvrage de bénéficier de son expertise et de tarifs concurrentiels.

Pour que ce type d'outils dynamiques délivre des informations utiles, il est important que chaque AOM s'engage à alimenter les référentiels de données, notamment ceux du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, qui permettent d'afficher les informations sur les différents outils.



PILOTE



MAITRE D'OUVRAGE



PARTENAIRE(S)

<ul style="list-style-type: none"> • Région Hauts-de-France 	<ul style="list-style-type: none"> • Région Hauts-de-France • AOM • Gestionnaires de voirie 	<ul style="list-style-type: none"> • Cerema • SNCF Gares et Connexions • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • Gestionnaires de voirie • AOM
--	--	--



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES



2026 – 2029

- Travaux sur les modalités d'articulation et d'harmonisation de signalétique.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de refonte de signalétique au droit des gares ;
- Nombre de PEM dont la signalétique a été revue.



ACTIONS LIÉES

- FA 10 - Poursuivre le développement et la promotion des outils d'information voyageurs ;
- FA 12 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs.



Fiche action 14 - Développer et faciliter l'usage des outils de distribution

Envoyé en préfecture le 10/03/2026

Reçu en préfecture le 10/03/2026

Publié le

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



ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Les AOM disposant de réseaux payants doivent aussi mettre en place un système de distribution de manière à faciliter l'accès des usagers aux titres de transport. Il existe différents canaux de distribution en fonction du parcours client que l'AOM souhaite mettre en place : vente en embarqué, en agence, avec des automates, en dématérialisé, etc.

Les choix réalisés en matière d'outils de distribution sont propres à chaque AOM et il apparaît nécessaire que les différents dispositifs déployés proposent un niveau de services équivalent entre eux ou qu'ils puissent distribuer des titres multi-opérateurs.

Par ailleurs, le SMHdF a développé des outils permettant de réaliser de la distribution de titres de transport pour le compte de ses membres.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Pour faciliter le parcours intermodal des usagers, les AOM doivent veiller à développer des services de distribution qui soient complémentaires et non concurrentiels. Les outils des SM SRU peuvent venir compléter les outils de distribution propres à chaque AOM. Il convient donc de travailler à ce que les SM SRU, comme le SMHdF, soient en capacité de distribuer les titres de l'ensemble des réseaux de leurs membres.

- **Poursuivre le développement des outils de distribution en élargissant la possibilité de vendre des titres de l'ensemble des réseaux et des gammes tarifaires de la Région, notamment concernant le TER Hauts-de-France**

En parallèle, pour les nouvelles AOM, il est important de pouvoir s'appuyer sur l'expérience des autres AOM et des SM SRU concernant leurs outils de distribution digitaux ou physiques en lien avec les travaux sur la billettique. A titre d'exemple, la Communauté d'Agglomération Amiens Métropole s'est dotée de différents canaux de distribution (open-payment, post-paiement, vente chez les dépositaires, boutiques mobiles) afin de faciliter le parcours d'achats des usagers. Des développements techniques sont en cours pour proposer une API pour les Fournisseurs Numériques de Services Multimodaux (FNSM).

- **Mettre en place un accompagnement par le SMHdF des AOM dans leur choix de développement d'outils de distribution, en s'appuyant notamment sur un diagnostic de l'existant à l'échelle du bassin et sur un partage d'expériences entre AOM :**

En même temps, pour répondre aux besoins des usagers, il est essentiel de former les agents en contact avec le public à l'utilisation des outils de distribution et aux questions qu'ils pourraient rencontrer. Cela est particulièrement important lorsque des points de vente et de distribution sont installés dans des lieux tiers, comme les Maisons France Service, qui offrent divers services publics. Ce sujet est abordé dans le Plan d'Actions en Matière de Mobilité Solidaire (PAMS) du Grand Amiénois - Grand Roye.

- Proposer une formation à destination des agents des réseaux de transports ou de ceux des tiers-lieux pouvant proposer de la distribution des titres auprès de ses usagers

L'ensemble de ces travaux doit s'inscrire dans un objectif à plus long terme visant à définir un schéma général de fonctionnement du parcours client en incluant les problématiques d'achat, de distribution mais aussi de service après-vente. Dans ce cadre, il serait particulièrement intéressant de prendre également en compte des lieux multiservices où des équipements de distribution pourraient être installés (ex : maisons France Service, Maisons de la mobilité, etc.)



PILOTE

- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Région Hauts-de-France
- AOM



PARTENAIRE(S)

- Exploitants
- Département de la Somme
- EPCI
- Communes



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026

- Ouverture à la distribution des titres de transport TER par les outils Pass Pass.

2

2026 - 2029

- Accompagnement des AOM dans le choix de leurs stratégies et outils de distribution.



INDICATEURS DE SUIVI

- Part des réseaux de transport du bassin pouvant être distribués via les outils du SMHdF.



ACTIONS LIÉES

- FA15 - Renforcer l'interopérabilité billettique à l'échelle régionale ;
- Fiche PAMS 1.3 - Former les acteurs généralistes, primo accueillants, prescripteurs et les acteurs relais à la mobilité solidaire.



Fiche action 15 - Renforcer la billettique à l'échelle régionale

Envoyé en préfecture le 10/03/2026

Reçu en préfecture le 10/03/2026

Publié le

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



ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

En Hauts-de-France, de nombreux systèmes billettique cohabitent, essentiellement sur le réseau régional (composé du TER et des cars interurbains et scolaires) et les réseaux urbains les plus denses. Les 2 SM SRU présents en Hauts-de-France ont développé des outils billettique à disposition de leurs membres selon des modalités différentes.

Le SMHdF veille à l'interopérabilité des systèmes avec la mise en place d'un socle documentaire précisant les spécifications techniques communes. Il veille au respect de ses règles communes grâce à la PlateForme Régionale de tests (PFR) qui mènent les campagnes d'interopérabilité billettique garantissant son bon fonctionnement sur tous les réseaux intégrés.

Le SMTCO a mis en œuvre depuis 2010 un système billettique unique et mutualisé à l'échelle du département de l'Oise au bénéfice de l'ensemble de ses AOM. Le système est intégralement financé et administré par le SMTCO. Ce dernier est interopérable avec le système billettique régional Pass Pass depuis 2023.

Le SMHdF est pilote de la démarche d'interopérabilité billettique Pass Pass à l'échelle de la région. Les principaux réseaux urbains de la région, ainsi que l'Oise (via le SMTCO) se sont inscrits dans cette démarche en prenant en compte les spécifications techniques d'interopérabilité telles que définies par le SMHdF. Ainsi, pour les AOM participants à cette démarche, cela permet d'assurer une interopérabilité billettique entre les réseaux membres.

Sur le bassin de mobilité GAGR, le système billettique du réseau Ametis (CA Amiens Métropole) n'est à ce jour pas interopérable avec Pass Pass mais un travail visant à y parvenir est déjà entamé dans le cadre de son adhésion au SMHdF. Par ailleurs, ce réseau offre la possibilité à ses usagers de valider et de payer les titres de transport urbains par open-payment ou de payer via post-paiement.

De son côté, la CC du Pays du coquelicot, membre du SMHDF, impose à ses prestataires que les spécifications techniques Pass Pass soient bien respectées pour ses services de mobilité.

Sur ce bassin, la Région Hauts-de-France organise 4 services de transport distincts avec différents niveaux d'équipements billettique :

- Le réseau Trans'80, équipé en billettique Matawan, et dont l'interopérabilité avec les réseaux équipés de Pass Pass est en cours de déploiement ;
- Le réseau Oscar, pour quelques lignes originaires du Pas-de-Calais et à destination de la Somme, équipé en billettique Matawan et dont l'interopérabilité avec les réseaux équipés de Pass Pass est en cours de déploiement ;
- Le réseau Oise, pour quelques lignes originaires de l'Oise et à destination de la Somme, équipé en billettique SISMO 2 et dont l'interopérabilité avec les réseaux équipés de Pass Pass est en cours de déploiement ;
- Le réseau TER, équipé en billettique Pass Pass.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

De manière générale, il est important que les différentes AOM veillent à participer aux démarches d'interopérabilité des systèmes. Il s'agit tout particulièrement de veiller à ce que les membres du Syndicat respectent les règles et spécifications définies par la communauté Pass Pass. Ainsi, dans le cadre de leurs travaux sur la billettique (développement ou évolution des systèmes), les AOM doivent examiner différents points :

- les conditions d'interopérabilité entre les systèmes afin de permettre aux usagers de réaliser leurs déplacements de la manière la plus fluide possible ;
- le choix de la technologie billettique (système carte centrée ou cloud centrée) au regard des caractéristiques du territoire ;
- la prise en compte des évolutions technologiques.

Les spécifications Pass Pass ont été conçues de manière à ce que les cartes Pass Pass puissent être utilisées comme support physique pour accéder à d'autres services de mobilité (stationnement vélos, vélos en libre-service, borne de recharge électrique, etc.). Toutefois, à ce jour, les réseaux équipés en carte Pass Pass l'utilisent essentiellement pour les transports collectifs. En intégrant de nouveaux types de services, cette carte pourrait ainsi devenir la carte des mobilités en Hauts-de-France, par exemple en donnant accès aux stationnements vélos sécurisés. Le projet est en cours sur Amiens Métropole avec la possibilité d'accéder aux consignes sécurisées P+V et à celles situées sous la gare d'Amiens. Il est possible de l'utiliser sur le service de vélos en libre-service Velam.

Pour accompagner au mieux les territoires dans leurs réflexions, leur choix ou le développement de leurs outils, il est proposé un accompagnement à deux niveaux :

- Les SM SRU sont à disposition de leurs membres pour les accompagner dans leurs réflexions quant aux choix de système billettique, y compris pour le déploiement. A ce titre, ils pourront aussi faciliter la mise en relation entre acteurs dans le cadre de retours d'expérience en Hauts-de-France ;
- Le SMHdF porte une réflexion visant à proposer la mise en place d'une centrale d'achat pour des équipements billettiques et d'exploitation (distribution, validation, contrôle, SAE, etc.), des supports, de l'hébergement et de l'assistance à maîtrise d'ouvrage. Cela permettrait ainsi au syndicat de proposer à ses membres une solution billettique « clé en main » favorisant l'interopérabilité et l'intermodalité.

En parallèle, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France pourra mener une étude stratégique sur les évolutions technologiques en matière de support et de dématérialisation notamment dans les espaces peu denses, et en tenant compte des choix fait par les AOM en matière de distribution.

À terme, cette interopérabilité billettique pourrait être travaillée de manière transfrontalière.



PILOTE

- SMHdF



MAITRE D'OUVRAGE

- SMHdF
- Région Hauts-de-France



PARTENAIRE(S)

- AOM
- Opérateurs de mobilité



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de territoires avec une billettique compatible Pass Pass.



ACTIONS LIÉES

- FA 2 – Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France aux AOM ;
- FA 3 – Faciliter le partage d'expérience entre AOM et accompagner techniquement les porteurs de projets ;
- FA14 – Développer et faciliter l'usage des outils de distribution ;
- FA 20 - Faciliter la pratique du vélo pour le dernier kilomètre et les déplacements du quotidien.



Fiche action 16 - Moderniser les Multimodaux (PEM)

Envoyé en préfecture le 10/03/2026
Reçu en préfecture le 10/03/2026
Publié le
ID : 080-200070969-20260305-2026_0503_27-DE

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Les pôles d'échanges multimodaux sont les lieux emblématiques de l'intermodalité en étant les points physiques de rencontres et de croisements des différents réseaux de transport. Il en existe de différents types et de différents niveaux de complexité.

Sur le bassin Grand Amiénois - Grand Roye, de nombreux projets d'aménagement de PEM et d'abords de gares ont été effectués et portés localement au cours des vingt dernières années. Plus récemment, des projets en gare d'Amiens et de Corbie ont été réalisés. De même, un projet de réaménagement du parking de la gare de Longueau est porté par Amiens Métropole, essentiellement automobile mais il devra entre autres concéder plus de place aux vélos avec des stationnements sécurisés et entamer une réflexion intermodale.

Par ailleurs, une étude est en cours pour moderniser et réaménager la gare routière d'Amiens. Située à proximité immédiate de la gare du Nord, elle est desservie uniquement par des lignes organisées par la Région. Son emplacement en fait un véritable pôle d'échange multimodal stratégique.

Sur ce bassin, différents projets d'aménagement d'abords de gares sont en cours ou en réflexion :

- la gare de Poix-de-Picardie, occupe également une place importante sur le territoire et un projet d'aménagement des abords est actuellement en phase de réflexion ;
- un projet de réorganisation de la place de la gare de Moreuil est en cours, notamment pour améliorer l'articulation avec le collège ;
- une OAP sur la gare de Villers-Bretonneux est en cours de définition sur l'ancienne cour à marchandises et le site industriel voisin, incluant un espace dédié à l'intermodalité.

Enfin, la CC du Pays du Coquelicot souhaite faire de la gare d'Albert un véritable hub de la mobilité, en la positionnant comme un point central de connexion entre les différents modes de transport : train, bus, vélo, etc. Dans cette dynamique, elle envisage également de mettre en place un service d'autopartage au niveau de la gare, afin de compléter l'offre de mobilité et de faciliter les déplacements des usagers.

Les PEM se situent essentiellement au droit d'une gare mais ils peuvent aussi ne proposer qu'une offre routière.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Partant du principe que tous les points d'arrêts de transports collectifs constituent des lieux d'intermodalité, la Région a établi, via le SRADDET, un référentiel relatif aux PEM permettant d'identifier des catégories de sites présentant des caractéristiques et problématiques communes.

La règle 27 du SRADDET (fascicule du SRADDET, partie prescriptive) pose une typologie par l'ensemble des acteurs, notamment au travers de leurs documents. Le référentiel propose ainsi d'utiliser une même typologie des PEM, quel que soit le territoire.

De plus, la Région a arrêté la liste des sites relevant des 2 premières catégories, à savoir les PEM régionaux et les PEM de rabattement vers les métropoles. En plus, elle a écrit un cahier de préconisations précisant le type d'interventions à privilégier sur les différents sites « PEM » (délibération n°2023-01484 du 12 octobre 2023).

La liste des actions suivantes est retenue :

- **Les territoires doivent préciser le rôle de leurs PEM en s'appuyant sur le référentiel SRADDET, sur le cahier de préconisations de la Région (les orientations et choix d'aménagement) et sur le référentiel SCoT ;**
- **Pour les projets en cours, les partenaires s'engagent à leur bon avancement. Dans le cas des sites présentant des blocages, les partenaires devront rechercher les solutions permettant de lever les freins (cf. fiche action 17 sur les PEM) ;**
- **Les partenaires identifieront les sites présentant des dysfonctionnements et sur lesquels une intervention pourrait être proposée. Sur ces sites préalablement identifiés, des échanges particuliers entre les acteurs locaux (AOM, EPCI, communes), la Région et SNCF Gares et Connexions pourraient alors être organisés pour déterminer la pertinence et les conditions de réalisation d'un futur projet d'aménagement. A titre d'exemple, un projet de réaménagement des abords de la gare d'Ailly-sur-Noye est souhaité à plus ou moins long terme ;**
- **Sur les sites identifiés et considérés comme prioritaires par les partenaires, les maîtres d'ouvrage engageront des études de réaménagement sur base d'un diagnostic de site (intégrant les flux), de l'examen de plusieurs scénarios et du choix final d'aménagement. De la phase « émergence » à la phase « travaux », le projet sera piloté en mode projet. Sur cette base, la réalisation de l'opération pourra être engagée. Par ailleurs, les partenaires s'engagent au bon avancement des projets en cours.**
- **La Région et SNCF Gares et Connexions peuvent accompagner les réflexions des porteurs de projets comportant une dimension ferroviaire, tout particulièrement dans les espaces peu denses.**

Cela se matérialisera notamment par la mise à disposition d'un guide d'aménagement des PEM (cf fiche action n°17) afin de préciser les grandes étapes, les points de vigilance, les études et procédures de marché à mener, d'identifier les partenaires à associer comme les possibles sources de financement. Ce guide sera réalisé par la Région et SNCF Gares et Connexions.

La question du devenir et de la valorisation possible des bâtiments gares et des anciennes cours fret devra être prise en compte à cette occasion. La fermeture constatée ou l'éventualité d'une fermeture des services aux voyageurs conduira à étudier les différentes solutions envisageables pour éviter que le bâtiment principal et ses annexes ne deviennent des friches et qu'ils puissent, au contraire, servir à la revitalisation du pôle d'échange et, par extension, des quartiers ou espaces environnants. Les mêmes réflexions pourraient avoir lieu sur les espaces réputés vacants des gares. Les acteurs et porteurs de projets locaux seront invités à prendre part à cette réflexion initiée par le gestionnaire de gare et la Région.



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Acteurs locaux (EPCI/communes)



PARTENAIRE(S)

- SNCF Gares et Connexions
- AOM
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- Département de la Somme
- ADUGA
- PMGA



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de sites faisant l'objet d'une étude ;
- Nombre de sites avec des travaux en cours.



ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience entre AOM et accompagner techniquement les porteurs de projet ;
- FA 13 - Améliorer la signalétique pour les points d'arrêts multimodaux ;
- FA 17 - Accompagner les maîtres d'ouvrage dans leurs projets de PEM.



Fiche action 17 - Accompagner les maîtres d'ouvrage dans leur projet

Envoyé en préfecture le 10/03/2026
Reçu en préfecture le 10/03/2026
Publié le
ID : 080-200070969-20260305-2026_0503_27-DE

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

De nombreux acteurs territoriaux veulent développer des PEM mais se retrouvent parfois confrontés aux difficultés liées à ce type de projet complexe : coordination des très nombreux acteurs, contraintes spécifiques du domaine ferroviaire, contraintes financières, intégration du projet dans l'environnement global et local...



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Au vue de la complexité que peuvent présenter les projets de PEM, l'expertise de tous les acteurs des transports doit permettre de guider les réflexions des porteurs de projets, tout particulièrement dans les espaces peu denses.

Cela se matérialisera par la mise en place d'outils d'accompagnement des projets partagés par la Région, sur les grandes étapes d'un projet, et de SNCF Gares et connexions en ce qui concerne les projets autour de sites ferroviaires. Cela se traduira notamment par la rédaction **d'un guide d'aménagement des PEM** autour des gares ferroviaires afin de préciser les différentes phases, les points de vigilance, les études à mener, d'identifier les partenaires à associer ou encore les possibles sources de financement. Ce guide pour aussi permettre d'identifier ou de lister les interlocuteurs privilégiés à mobiliser comme par exemple le Directeur des Gares de Picardie de Gares et Connexions.

- **Une présentation du phasage d'un projet de PEM par la Région**
 - ▶ En s'appuyant sur le cahier de préconisations élaboré par la Région, cette partie permettra de bien identifier les grandes étapes d'un tel projet (les études à réaliser, les financements, le phasage et le calendrier, les grandes fonctions, l'accessibilité et l'intégration du site dans son environnement, etc.) ainsi que les difficultés et les écueils à éviter ;
 - ▶ Cette partie évoquera également les services intermodaux que l'on est en droit d'attendre dans ces PEM, par exemple en termes d'information multimodale.
- **Une description des contraintes rencontrées sur le domaine ferroviaire par SNCF Gares et Connexions permettant aux porteurs de projets de prendre en compte et comprendre les spécificités du ferroviaire :**
 - ▶ **les contraintes calendaires** : le délai de réalisation des études et procédures particulières, les interruptions temporaires de circulation pour la bonne réalisation de travaux, etc ;
 - ▶ **les contraintes techniques et administratives** : mutabilité et dépollution des sols, mise à disposition du foncier, précision sur les modèles juridiques envisageables et réalisation des conventions d'occupation temporaires, etc ;
 - ▶ **les contraintes financières** : en particulier concernant les coûts de libération revenant à l'acquéreur (coût et bouclage des plans de financement, prise en compte d'éventuelles recettes, etc.).

Par ailleurs, il est proposé d'organiser une revue de projet annuelle, entre la Région et Connexions afin d'examiner l'ensemble des projets en cours ou à venir, d'assurer la vigilance et de proposer les possibilités de résolution permettant ainsi la bonne réalisation des projets se situant en particulier dans le bassin de mobilité GAGR.

À terme, un accompagnement de ce type pourrait aussi être proposé sur des sites non ferroviaires ou sur les aires de mobilité rurale.



PILOTE

- Région Hauts-de-France
- SNCF Gares et connexions



MAITRE D'OUVRAGE

- Acteurs locaux (EPCI/communes)



PARTENAIRE(S)

- Département de la Somme



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES



2026 – 2029

- Réalisation du guide d'aménagement des PEM.



INDICATEURS DE SUIVI

- Elaboration du guide d'aménagement des PEM (Oui/Non) ;
- Installation d'une revue de projet PEM.



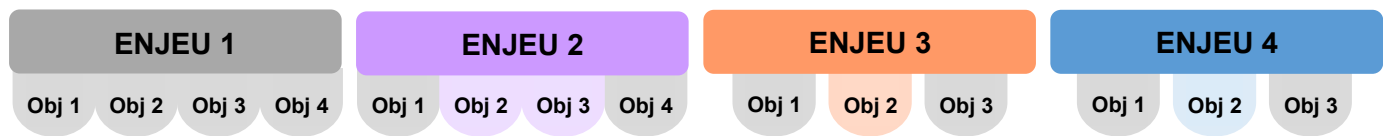
ACTIONS LIÉES

- FA 3 – Faciliter le partage d'expérience entre AOM et accompagner techniquement les porteurs de projets ;
- FA 13 - Améliorer la signalétique pour les points d'arrêts multimodaux ;
- FA 16 – Moderniser les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM).



Fiche action 18 - Assurer la continuité des itinéraires cyclables structurants

Envoyé en préfecture le 10/03/2026
Reçu en préfecture le 10/03/2026
Publié le
ID : 080-200070969-20260305-2026_0503_27-DE



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La Région Hauts-de-France a voté le Schéma Régional des Véloroutes (SRV) le 30 janvier 2020 (initialement intitulé SR3V). La constitution de ce schéma permet de rendre plus lisibles et cohérentes les politiques de création d'infrastructures cyclables et notamment la hiérarchisation des axes à aménager aux échelles locale, régionale, nationale et européenne.

En octobre 2023, le Plan Vélo 2024-2028 a été adopté en faveur d'une mobilité plus durable et de la transition écologique en région. Il a pour but de clarifier le rôle des différents acteurs et notamment celui de la Région, dans un objectif de construire une région cyclable. Ce document stratégique est vecteur de plusieurs enjeux relatifs à la pratique du vélo tels que le développement d'infrastructures cyclables en lien avec les collectivités, la sensibilisation à l'écomobilité scolaire ou encore le renforcement des liens avec les associations d'utilisateurs sur les territoires.

Les schémas de planification et cyclables doivent également tenir compte du SRV qui est inscrit dans le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Équilibre des Territoires (SRADDET) de la Région Hauts-de-France. Dans ce cadre, le schéma régional doit être intégré aux documents de planification : SCoT, PLUi ou PLU.

Le Département de la Somme est un acteur déterminant dans la stratégie de développement des modes doux sur le territoire. Il a élaboré son schéma cyclable en 2022 et il poursuit l'aménagement des itinéraires inscrits au SRV Hauts-de-France.

Amiens Métropole a mis à jour son Plan vélo en priorisant des aménagements cyclables en site propre à l'intérieur de la ville d'Amiens, laissant au second plan les communes périphériques. Or les liaisons vers l'extérieur sont indispensables pour assurer la continuité du réseau cyclable structurant et permettre le report modal de la voiture vers les modes actifs en toute sécurité.

Sous l'égide du Pôle Métropolitain du Grand Amiénois (PMGA), les CC du Pays du Coquelicot, du Val de Somme, Nièvre et Somme, Avre Luce Noye et Territoire Nord Picardie ont élaboré leur schéma directeur cyclable (SDC) ainsi que leur Plan de Mobilité Simplifié (PdMS).

En outre, la CC Somme Sud-Ouest a adopté son schéma cyclable début 2024, après avoir produit un plan de mobilité rurale en 2019.

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Le SRV, en utilisant les axes structurants, permet de garantir une bonne desserte des territoires. La création de cette « colonne vertébrale » des modes actifs aura pour rôle de faciliter les connexions avec les aménagements à vocation plus locale mais également avec les pôles d'échanges multimodaux.

Le « comité d'itinéraire » est un mode de gouvernance qui implique tous les partenaires autour d'une véloroute et permet de traiter des thématiques telles que l'infrastructure pour s'assurer de la continuité de l'itinéraire, de la promotion des services déployés, de la signalétique ainsi que des possibilités d'intermodalité. Tout cela vise à faire de l'itinéraire une destination du tourisme à vélo.

Sur ce bassin de mobilité, il existe deux véloroutes nationales : la V30, de la Baie de Somme à ce jour en voie verte (chemin de halage) de Saint Valéry sur Somme à Péronne, et la V32, réalisée en voie partagée sur la route départementale de Corbie à Albert vers Arras (portion appelée Véloroute de la Mémoire) et en site propre non aménagé (itinéraire VTT) entre Bacouel-sur-Selle et Crèvecœur-le-Grand (Oise).

La définition des axes à aménager par les EPCI ou les collectivités revêt souvent un caractère principalement local avec pour objectif de desservir les pôles générateurs de déplacements des territoires (gares, emplois, loisirs, zones commerciales...). À ce titre, les principaux pôles générateurs du territoire pourront être connectés au SRV et un accompagnement régional pourra être réalisé, en lien avec le Cerema et les associations concernées.

Cinq schémas directeurs cyclables (SDC) s'inscrivent dans une stratégie de mobilité portée par le PMGA en associant la CAAM et la CC2SO déjà pourvues de SDC. Six itinéraires cyclables reliant les EPCI entre eux sur ce bassin de mobilité ont été définis à court et moyen termes :

- 1 itinéraire cyclable entre la CC Territoire Nord Picardie et la CC Nièvre et Somme (Flesselles - Vignacourt) ;
- 2 itinéraires cyclables entre la CC Avre Luce Noye et la CA Amiens Métropole, entre la ZA d'Ailly-sur-Noye et Boves, et entre Ailly-sur-Noye et Amiens ;
- 1 itinéraire cyclable entre la CC Avre Luce Noye et la CC Somme Sud-Ouest (Jumel - Conty) ;
- 1 itinéraire cyclable entre la CC Territoire Nord Picardie et hors PMGA reliant Grouches, Luchuel et Frévent ;
- 1 itinéraire entre Airaines (CC Somme Sud-Ouest) et Longpré-les-Corps-Saints (CA de la Baie de Somme).

Dans le cadre de son SDC, en plus de la voie verte reliant Oisemont à la Vallée de la Somme, et de la V32 entre Conty et Salouël qui existaient déjà, la CC2SO a prévu dans son SDC la création de 4 itinéraires permettant une connexion aux EPCI voisins :

- 2 entre EPCI du bassin :
 - ▶ 1 itinéraire reliant la CC2SO à Amiens Métropole : passant par Poix, Quevauvillers, Pissy et Salouël ;
 - ▶ 1 itinéraire reliant la CC2SO à CC Nièvre et Somme : Hornoy-le-bourg – Molliens-Dreuil – Hangest sur Somme ;
- 2 avec la CC Interrégionale Aumale Blangy-sur-Bresle sur la V371 :
 - ▶ 1 itinéraire reliant Poix-de-Picardie à Aumale (début de la V371) ;
 - ▶ 1 itinéraire reliant Hornoy le bourg à Vieux-Rouen-sur-Bresle.

Pour ce faire, les collectivités ont dû s'appuyer sur le Plan Vélo Régional qui a pour finalité de développer les mobilités actives, décarbonées et de courte distance, tout en s'inscrivant dans l'objectif national de faire passer la part modale du vélo de 3 % à 12 % d'ici 2030. Ce plan vélo s'appuie sur l'ensemble des compétences régionales et permet, à travers ses différentes actions concrètes, de faire du vélo un outil important en matière d'attractivité du territoire, de création d'emplois, de qualité de vie. Il a notamment pour objectif de clarifier le rôle des différents acteurs, notamment celui de la Région, dans la construction d'une région cyclable.

De plus, à l'initiative du Département de la Somme et d'Amiens Métropole, des comités techniques associent la Région, les services de l'État, les EPCI et les associations de cyclistes afin de définir le tracé des continuités du réseau cyclable structurant dans l'agglomération d'Amiens. Plusieurs ateliers et repérages terrain ont déjà été organisés. L'objectif serait de formaliser un document commun qui présenterait chaque itinéraire et dessinerait des perspectives sur l'avancement des études, les financements ainsi que les partenariats entre collectivités maîtres d'ouvrage.

Enfin, dans cet écosystème, le Département de la Somme a également un rôle

- interlocuteur incontournable en tant que gestionnaire des voiries départementales ;
- associé à l'élaboration des schémas directeurs cyclables des EPCI ;
- garant de la prise en compte des réseaux départementaux et donc, par extension, du schéma régional, comme de la cohérence d'ensemble entre des territoires limitrophes.

Dans le cadre de son chef de filât mobilités, la Région contribuera à assurer la cohérence des schémas directeurs cyclables (SDC) à l'échelle des bassins de mobilité et avec les schémas départementaux et le Schéma Régional des Véloroutes (SRV). Dans ce cadre, chaque AOM gagne à associer les AOM voisines lors de l'élaboration de son schéma des mobilités ou cyclable et la Région sera par ailleurs garante de la cohérence entre les schémas locaux et le schéma régional des véloroutes (SRV).

Aussi, les actions à mettre en place sont les suivantes :

- **mettre en place un bilan annuel du Plan Vélo présenté à l'ensemble des partenaires lors des Rencontres Régionales du Vélo ;**
- **tenir compte du SRV dans les études afin de structurer les aménagements de mobilité active à l'échelle du bassin ;**
- **échanger entre les AOM limitrophes lors de la réalisation d'études mobilité (schéma directeur cyclable, plan de mobilité simplifié...) afin de garantir une continuité des itinéraires ;**
- **transmettre les études mobilité réalisées aux territoires limitrophes afin de tenir compte des aménagements réalisés ou programmés ;**
- **veiller, autant que possible, à une homogénéité des aménagements cyclables structurants notamment en terme de matériaux utilisés et de signalétique.**



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Département
- Acteurs locaux (EPCI/communes)



PARTENAIRE(S)

- DREAL
- Cerema
- Associations
- PMGA



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026

- Bilan annuel du Plan Régional Vélo.

2

2026 - 2029

- Travaux en continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de km du SRV réalisés.



ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience entre AOM et accompagner techniquement les porteurs de projet ;
- FA 7 – Faciliter l'accès des habitants au centre-ville d'Amiens ;
- FA 8 – Faciliter l'accès aux zones d'emplois du bassin ;
- FA 9 – Faire connaître les offres de mobilité existantes ;
- FA 20 - Faciliter la pratique du vélo pour le dernier kilomètre et les déplacements du quotidien.



Fiche action 19 - Faire connaître et développer les aires de covoiturage

Envoyé en préfecture le 10/03/2026

Reçu en préfecture le 10/03/2026

Publié le

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

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Sur le bassin de mobilité GAGR, plusieurs collectivités travaillent avec des plateformes privées, publiques ou issues du milieu associatif pour mettre en relation les habitants de leur territoire et favoriser le covoiturage. La CC du Pays du Coquelicot a adhéré au Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de France et a pour projet de créer une communauté d'utilisateurs sur la plateforme Pass Pass Covoiturage. Les outils mis en place par les syndicats mixtes de type SRU sont principalement utilisés pour la promotion et la mise en relation des covoitureurs et une grande majorité des AOM souhaite développer ce type de service.

L'action publique en matière de covoiturage ne relève pas uniquement des AOM. Par exemple, les communes, les intercommunalités et les départements peuvent également créer des infrastructures de covoiturage via leurs compétences en voirie et aménagement, en particulier des aires de covoiturage qui peuvent avoir des caractéristiques très variables, du point de rencontre (simple « arrêt de covoiturage ») aux espaces de stationnement dédiés présentant différents services (bornes de recharge, VLS...). Ces aires ont un rôle essentiel dans l'essor de la pratique du covoiturage.

L'article L1231-15 du code des transports indique que « Les autorités mentionnées aux articles L. 1231-1 (les AOM) et L. 1231-3 (Région AOMR), seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, établissent un schéma de développement des aires de covoiturage destiné à faciliter la pratique du covoiturage ». Le Département de la Somme a adopté son schéma en février 2022. Les Départements interviennent en tant que gestionnaires de la voirie départementale en organisant des espaces réservés au covoiturage le long des principaux axes routiers. Ces espaces réservés au covoiturage peuvent être de nature très différente. Après avoir aménagé des aires de covoiturage sur son territoire, le Département de la Somme souhaite réaliser un bilan de l'utilisation de ces infrastructures et à ce stade ne prévoit donc pas la réalisation de nouvelle aire.

Plus précisément, le Département de la Somme assure :

- dans le cadre de son schéma des aires de covoiturage, la maîtrise d'ouvrage d'une vingtaine d'aires sur son territoire. Les autres aires sont aménagées par les communes, les EPCI, ou encore la SANEF ;
- une cohérence dans l'identification des aires en ayant opté pour un visuel unique sur les panneaux d'entrée des aires. Il installe ces panneaux, à ses frais, en accompagnement des réalisations d'autres porteurs de projets ;
- le déploiement d'une signalétique de rabattement vers les aires de covoiturage, y compris pour les aires aménagées par les communes ou EPCI, afin de garder une homogénéité dans la signalisation directionnelle routière.

Le recensement des aires de covoiturage est possible via la Base Nationale des Lieux de Covoiturage (BNLC), qui compte actuellement 21 aires de covoiturage sur le bassin GAGR. Cette base recense les points de rencontre où les conducteurs peuvent déposer et prendre en charge des passagers. La connaissance des points de rencontre de covoiturage permet aux applications de covoiturage de fournir une information fiable sur les lieux où les conducteurs peuvent s'arrêter et stationner en toute sécurité. Ces données permettent également aux développeurs et aux applications de covoiturage de fournir une information fiable sur les points de rencontre (aires de covoiturage, sorties d'autoroutes, parkings, lieux d'autostop...).



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

La localisation des aires de covoiturage étant déterminantes pour le développement de la pratique du covoiturage, notamment au droit des principaux axes routiers et de certaines gares ou encore pour créer des lignes de covoiturage. Aussi, deux moyens sont proposés afin de donner une meilleure lisibilité des sites existants et de définir collectivement le maillage-cible des aires de covoiturage à l'échelle du bassin de mobilité.

Tout d'abord, il convient d'insister sur la nécessité de faire connaître et de **recenser les aires et lieux de covoiturage existants**. À cet effet, il revient principalement aux maîtres d'ouvrage et aménageurs de ces sites de renseigner la BNLC. Afin de faciliter la saisie correspondante et de bénéficier d'une information plus riche, il est recommandé d'utiliser le point d'accès régional (PAR) mis en place par la Région **via la plateforme Géo2France**. Cela ne nécessite pas de double-saisie sachant que les plateformes nationale et régionale s'alimentent mutuellement. Un guide d'utilisation de ce PAR est annexé à la présente fiche. Il s'agira ensuite d'élaborer une communication vers les cibles d'utilisateurs à partir de ce recensement, pour valoriser et faire connaître la pratique. Ensuite, en cohérence avec les besoins exprimés dans les différents bassins de mobilité lors de l'élaboration des différents COM et PAMS et en bonne articulation avec les offres en transport collectif structurantes, la Région pourrait **élaborer un schéma de développement des aires de covoiturage en Hauts-de-France**. En étroite collaboration avec les Départements, les principales agglomérations et des acteurs tels que la SANEF, il s'agira en particulier de proposer un maillage-cible d'aires, en s'appuyant sur les schémas départementaux. Ce travail nécessitera également de prendre en compte les principales aires identifiées dans les autres schémas locaux. **Il est à noter qu'une nouvelle aire de covoiturage sera aménagée d'ici le printemps 2026 à Briquemessnil-Floxicourt (intersection D95 et D211).**

Une attention particulière devra être apportée à l'accès des aires de covoiturage, en favorisant la multimodalité (vélo, marche à pied, cars interurbains...).

Outre l'infrastructure, il faudra également développer le faire savoir via des outils de communication plus performants, interactifs, répondant aux évolutions de communication des individus. Pour rappel, les AOM membres du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France peuvent bénéficier de l'accompagnement et des outils de communication mis en place par le syndicat mixte, dans le cadre de la démarche Pass Pass covoiturage. A minima, des visuels harmonisés relatifs aux aires de covoiturage permettraient de gagner en visibilité, avec des totems qui pourraient par exemple être réalisés en collaboration avec le SMHdF.



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Département
- AOM ou collectivités locales
- SANEF
- SNCF Gares et Connexions



PARTENAIRE(S)

- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026

- Elaboration d'un schéma régional de développement des aires de covoiturage (sous réserve de la validation du principe de ce projet par l'assemblée régionale).



ELEMENTS FINANCIERS

Hypothèses de coût extraites du schéma de la Région Bourgogne Franche Comté :

	 Aire structurante	 Aire complémentaire	 Aire locale
Nombre de places	> 20 places	> 10 à 20 places	< 10 places
Coût moyen d'une aire nouvelle	165 000 € (pour 40 places) 4 125 €/place	54 000 € (pour 15 places) 3 600 €/place	32 500 € (pour 10 places) 3 250 €/place
Coût moyen d'une aire sur un parking existant	33 000 € 825 €/place	3 500 € 233 €/place	2 500 € 250 €/place
Coût annuel d'entretien	400 €/place	350 €/place	300 €/place



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'aires de covoiturage recensées par le point d'accès régional (Géo2France).



ACTIONS LIÉES

- FA 3 – Faciliter le partage d'expérience entre AOM et accompagner techniquement les porteurs de projets ;
- FA 16 – Moderniser les pôles d'échanges multimodaux (PEM) ;
- FA 17 - Accompagner les maîtres d'ouvrage dans leur projet de PEM ;
- FA 21 - Favoriser le développement de la mobilité partagée.



Annexe fiche action 19 - Faire connaître et développer les aires de covoiturage



Alimenter la base de données des aires de covoiturage

Mode d'emploi | Octobre 2024



Contexte

- La **LOM** demande à toutes les AOM dont la Région d'établir un schéma de développement des aires de covoiturage (article 35)
- Afin de faciliter sa réalisation, on incite les structures à recenser les aires de covoiturage sur la plateforme **Géo2France**, point d'accès régional (PAR)
- Géo2France fournit des outils pour vous permettre d'alimenter et de visualiser la base régionale, et s'occupe de remonter les informations au Point d'accès National (**PAN**).
- La **Région** s'appuie sur l'espace collaboratif mis en place par Géo2France.



Accéder à l'espace collaboratif

Portail Géo2France

- Préalable : avoir un compte sur le portail Géo2France ([cliquer ici pour se créer un compte](#))
- S'authentifier sur le portail [Géo2France](#)
- Accéder à l'espace collaboratif : cliquer sur le menu GROUPES PROJET



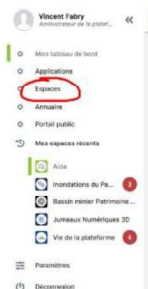
Design UI/UX - Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

3

Accéder à l'espace collaboratif

Portail Géo2France

- Cliquer sur « Espaces » pour voir l'ensemble des groupes de travail, et chercher celui sur le recensement des aires de covoiturage.
- Si vous n'êtes pas déjà membre de l'espace, vous pouvez demander à y adhérer : l'animateur validera votre demande.



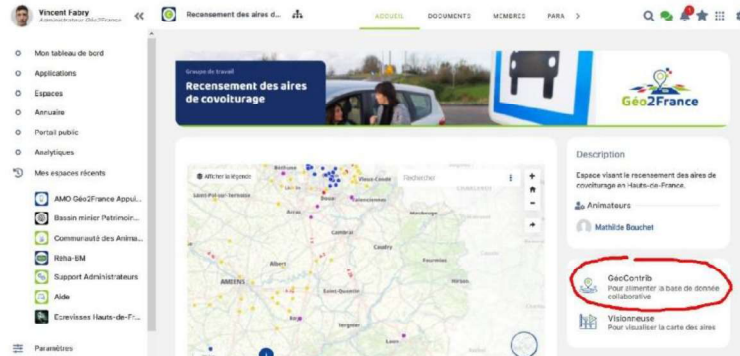
Design UI/UX - Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

4

Alimenter la base de donnée

Outil : GéoContrib

- Géo2France met à disposition GéoContrib, un outil simple d'alimentation de base de donnée.
- Pour y accéder, cliquer sur GéoContrib, sur la page d'accueil de l'espace collaboratif :



Design UI/UX - Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

5

Alimenter la base de donnée

Outil : GéoContrib

- Dans GéoContrib, cliquer sur « ajouter un signalement »



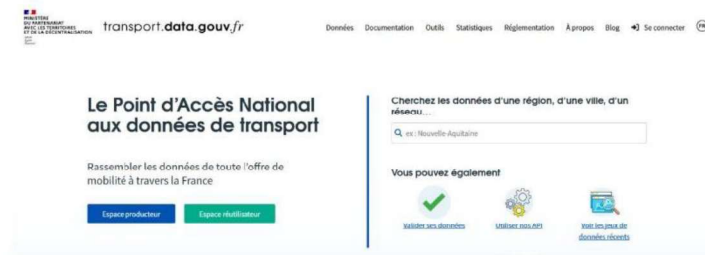
Design UI/UX - Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

6

Alimentation de la base nationale

Portail transport.data.gouv.fr

- Quand vous validez votre signalement, l'aire de covoiturage est ajoutée à la base régionale.
- Tous les jours, ces données sont remontées automatiquement vers le PAN, et donc alimentent la base nationale des aires de covoiturage (**blnc**) disponible sur [data.gouv](https://data.gouv.fr) et transport.data.gouv



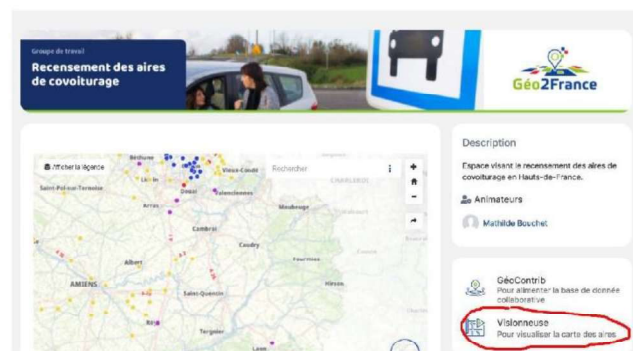
Design UI/UX - Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

9

Visualiser la base de donnée régionale et nationale

Visionneuse cartographique

- Si vous avez uniquement besoin de visualiser les données des aires de covoiturage, Géo2France met à disposition une visionneuse cartographique, disponible depuis l'espace collaboratif :



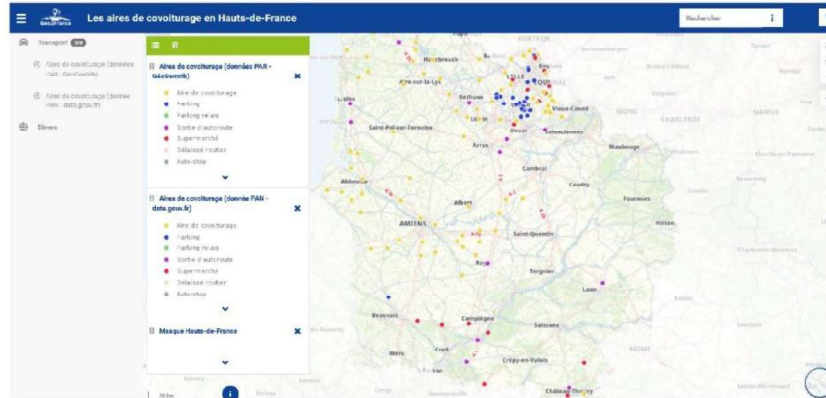
Design UI/UX - Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

10

Visualiser la base de donnée régionale et nationale

Visionneuse cartographique

- Cette visionneuse permet de visualiser les aires déclarées sur le PAR (Géo2France) et les aires déclarées sur le PAN (data.gouv.fr)



Design UI/UX - Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

11



Fiche action 20 - Faciliter la pratique du vélo pour le dernier kilomètre et les déplacements du quotidien

Envoyé en préfecture le 10/03/2026

Reçu en préfecture le 10/03/2026

Publié le

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

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

On estime que le report modal du vélo est à fort potentiel de développement sur des distances jusqu'à 5 km pour un vélo sans assistance électrique et jusqu'à 10 km pour un vélo avec assistance électrique, ceci pour les usages du quotidien comme se rendre à l'école, au travail ou faire les courses.

Le traitement du « dernier kilomètre » est l'un des leviers pour favoriser cette pratique. Cette expression désigne la dernière section de trajet à réaliser jusqu'à sa destination finale. Il est souvent le maillon final d'une chaîne multimodale. Il peut concerner le trajet entre le domicile et l'école, le collège ou le lycée, la distance entre la gare ou l'arrêt de bus et le lieu de travail, le lieu d'étude, ou de rendez-vous.

En zones peu denses, la pratique du vélo au quotidien implique de faciliter l'intermodalité. Divers aménagements cyclables peuvent favoriser le développement de la pratique: grands itinéraires, pistes cyclables, mise à disposition de vélos, stationnements sécurisés, etc.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Dans la continuité et afin de favoriser le traitement du « dernier kilomètre » et développer la pratique du vélo, les partenaires locaux, au premier rang desquels figurent les AOM, peuvent travailler, en cohérence à l'échelle du bassin, sur les sujets suivants :

- **Développer le réseau cyclable à l'échelle du bassin de mobilité.** Dans cette optique, la Région finance la réalisation du SRV en priorité hors des zones urbaines (au sens de l'INSEE) au travers de l'Appel à projets Mobilité et Territoires. La Région mobilisera le FEDER en priorité sur les projets cyclables situés en zone urbaine et accompagnera les porteurs de projet dans l'élaboration de leur dossier de demande.
- **Adapter le réseau cyclable structurant à la pratique du vélo utilitaire.** Les grandes véloroutes maillant le bassin, comme la véloroute Vallée de Somme, traversent les agglomérations et les relient aux communes limitrophes. Elles peuvent servir de support à des déplacements domicile-travail à vélo, notamment autour d'Abbeville, sous réserve que le revêtement de l'infrastructure soit adapté et roulant. Par exemple, le Département de la Somme a modernisé deux sections de la V30 en 2024 et 2025 entre Amiens et Camon ainsi qu'entre Glisy et Lamotte-Brebière. Les travaux ont consisté à adapter l'infrastructure à la hausse de sa fréquentation, notamment pour les déplacements du quotidien, en optant pour une grave-émulsion plus confortable que le sable stabilité préexistant.
- **Développer et valoriser les réseaux points nœuds.** Ce système innovant est développé dans la Somme et le Pas-de-Calais dans le cadre des programmes transfrontaliers Interreg. Il permet de mailler finement le territoire en incitant les touristes à découvrir le patrimoine et les paysages méconnus de l'arrière-pays. Il relie les communes entre elles et en particulier les bourgs-centres qui disposent de collèges, de commerces et de services de proximité ou encore de zones d'activités économiques. Le réseau points nœuds permet ainsi de jalonner des itinéraires sur des voies partagées peu fréquentées, y compris pour les déplacements à vélo du quotidien.



- Proposer un nombre suffisant de stationnements vélo en gare.** accompagner techniquement les AOM dans leurs projets et le cas échéant compléter les financements de l'Etat si nécessaire. Au-delà du stationnement en gare, il est nécessaire de mettre en place une signalétique adaptée pour les vélos en libre-service et la connexion aux véloroutes situées à proximité. Enfin, pour l'accès aux stationnements sécurisés, en gare ou en ville, il sera nécessaire d'assurer l'interopérabilité des systèmes d'accès avec le système régional Pass Pass. Au niveau des stationnement vélo, la Région accompagne actuellement la SNCF dans l'installation d'abris-vélos sécurisés au droit des gares, tel que prévu au décret n° 2021-741 du 8 juin 2021. Cela est repris dans les 5 PdMS de ce bassin de mobilité.
- Engager des expérimentations de location de vélos en gare.** Cette initiative pourrait répondre à la problématique d'emport des vélos dans les TER. Les AOM du bassin de mobilité peuvent manifester leur intérêt pour participer à l'expérimentation. La Région se coordonnera ensuite avec elles pour définir les modalités de mise en place de cette expérimentation. Les CC du Val de Somme, Avre Luce Noye, du Pays du Coquelicot et Nièvre Somme mentionnent dans leur PdMS le souhait de développer le stationnement sécurisé de vélos abrités ou en libre accès selon le type de gare. A ce titre, la CC du Pays du Coquelicot a déployé un service de location de VAE en août 2025.
- Etudier la connexion des principaux équipements générateurs de flux au réseau cyclable et la sécurisation de ces connexions.** Dans ce cadre, la Région, en s'appuyant sur son Plan Vélo adopté en octobre 2023, va réaliser une étude spécifique sur la connexion cyclable des gares, des sites touristiques et des lycées au réseau régional des véloroutes.
- Favoriser et soutenir la pratique du vélo** dans les territoires par des opérations de communication, de sensibilisation et de formation, ou encore dans les Plans de Déplacements d'Etablissement Scolaire (PDES) à l'image de ce que fait l'association En Savoir Plus qui intervient au sein de plusieurs collèges de la CC2SO, etc. À noter que la Région Hauts-de-France subventionne le Centre de ressources en écomobilité (CREM) afin d'animer la mission PDES sur des lycées des Hauts-de-France. Ainsi, le CREM peut accompagner des lycées, via une formation, afin qu'ils puissent réaliser leurs PDES en toute autonomie. Sur Amiens Métropole, aucune démarche n'est engagée à ce jour sur les PDES.
- Veiller à la cohérence des Schémas Directeurs Cyclables (SDC) à l'échelle des bassins de mobilité** et avec les schémas départementaux et le SRV. Dans ce cadre, chaque AOM gagne à associer les AOM voisines lors de l'élaboration de son schéma des mobilités douces ou cyclables. La Région sera par ailleurs garante de la cohérence entre les schémas locaux et le SRV. Ce document étant inscrit au SRADDET, il est impératif que les collectivités prévoient l'emprise des axes cyclables identifiés dans leurs documents d'aménagement (par exemple SCoT, PLUi, PLU...).



PILOTE



MAITRE D'OUVRAGE



PARTENAIRE(S)

<ul style="list-style-type: none"> Région Hauts-de-France 	<ul style="list-style-type: none"> AOM Région Hauts-de-France Département SNCF Gares et Connexions EPCI/communes 	<ul style="list-style-type: none"> ADEME Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France PMGA
--	---	---



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025 - 2026

- Réalisation des études et des expérimentations.

2

2026 - 2029

- Investissements sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de stationnements sécurisés au droit des gares réalisés.



ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience entre AOM et accompagner techniquement les porteurs de projet ;
- FA 18 - Assurer la continuité des itinéraires cyclables structurants.



Fiche action 21 - Favoriser le développement de la mobilité partagée

Envoyé en préfecture le 10/03/2026
Reçu en préfecture le 10/03/2026
Publié le
ID : 080-200070969-20260305-2026_0503_27-DE

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

L'enjeu de décarbonation des mobilités concerne l'ensemble des territoires qu'ils soient urbains ou ruraux. Au-delà du développement de l'offre de transports collectifs ou à la demande, l'émergence de nouveaux services de mobilité partagée peut apporter des solutions concrètes aux besoins des habitants. De plus, ce type de services peut contribuer à la diminution des émissions de CO₂ des transports.

Trois types de services de mobilités partagées peuvent être développés :

- **Le covoiturage** est « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux » (article L.3132-1 du Code des Transports). Bien qu'étant une pratique assez ancienne, le covoiturage ; est juridiquement cadré que depuis quelques années. Il représente aujourd'hui une alternative à l'autosolisme et un complément aux transports collectifs, notamment dans les espaces peu denses. Cette pratique peut être spontanée (covoiturage de voisinage et d'opportunité) ou organisée via des outils de mise en relation et elle se restreint rarement au ressort territorial d'une seule AOM. Sur le bassin de mobilité GAGR, tous les habitants peuvent publier et/ou réserver un trajet en covoiturage via la plateforme régionale Pass Pass Covoiturage. Enfin, des lignes de covoiturage pourraient être expérimentées sur des chantiers spécifiques à l'instar du Canal Seine-Nord Europe.
- **L'activité d'autopartage** est « la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée » (article L.1231-14 du Code des Transports). L'autopartage porte donc soit sur le prêt de véhicule individuel, soit sur le prêt d'un véhicule de parc dédié à cet effet. Ce prêt est en général payant, sauf services spécifiques. L'intérêt est que les véhicules disponibles en autopartage puissent remplacer le deuxième véhicule du foyer. En milieu urbain, combiné à un système de transport collectif efficace, l'autopartage peut même permettre de se passer totalement de voiture individuelle.
- **Le vélopartage électrique ou système de vélo en libre-service (VLS)** est un service tout inclus de mise à disposition de vélos avec assistance électrique (VAE) ou sans (vélos dits « musculaires »). La plupart des dispositifs permettent de retirer un vélo à une station et de le déposer dans une autre, d'autres se passent complètement de station (systèmes en « free-floating »). Sur ce bassin, la CA Amiens Métropole et la Ville d'Amiens propose cette offre de vélos en libre-service repartis sur 45 stations. De même la CC du Pays du Coquelicot met à disposition une dizaine de vélos en gare d'Albert (départ et retour en gare d'Albert).

Sur ce bassin, la ville d'Amiens travaille avec l'opérateur Getaround mettant à disposition des véhicules avec des stationnements aménagés dédiés mais permettant également le partage de voitures de particulier à particulier. La structure Buscitoyens met en place un service de covoiturage de proximité qui permet de mettre en relation les personnes qui font des trajets réguliers sur la CC du Grand Roye à compter du 1er septembre 2025.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'action de la puissance publique en faveur du covoiturage peut essentiellement se faire à 2 niveaux :

- le développement des infrastructures** : aménagement d'aires de covoiturage ou d'aires de mobilité.
 A ce titre, un référencement des aires de covoiturage existantes et à aménager devra être fait pour les hiérarchiser (localisation, nombre de places, services supplémentaires...). Un travail sur l'uniformisation des standards (signalétique etc.) sera également à réaliser. Le Département de la Somme a un rôle significatif dans l'accompagnement financier de l'aménagement des aires de covoiturage portés par les EPCI. Les collectivités peuvent également sous certaines conditions solliciter des fonds européens (FEDER). La fiche action 19 « Faire connaître et développer les aires de covoiturage » en détaille les modalités.
- la création de services de covoiturage organisés** : déploiement des outils de mise en relation des usagers et mise en place de moyens de communication pour informer le grand public.
 Sur ce point, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France met à disposition de ses adhérents une plateforme de covoiturage Pass Pass Covoiturage, permettant d'organiser la mise en relation des usagers, de gérer un registre de preuve de covoiturage ou encore de créer des communautés spécifiques à des entreprises du territoire.

Deux sous-actions découlent de la création de services de covoiturage organisés :

► Développer la pratique du covoiturage en s'appuyant sur la plateforme Pass Pass Covoiturage :

Depuis juin 2024, la plateforme Pass Pass Covoiturage évolue vers une version 2.0, avec deux nouveaux prestataires, Ecov et Coexya. Cette plateforme est accessible librement et sans commission à tous les territoires et tous les habitants des Hauts-de-France. Pour les AOM membres du syndicat, la création de communauté est gratuite. Par contre, pour les autres structures, notamment les entreprises, elles doivent prendre en charge le coût de création (environ 1 000 €). À noter que la fonctionnalité de paiement en ligne pourrait être activée sur cette nouvelle version de la plateforme si ce besoin était remonté par les territoires et que sa pertinence était avérée.

Cette plateforme régionale de covoiturage doit permettre de réaliser des économies d'échelle et les AOM ont donc un intérêt tout particulier à s'appuyer dessus. Un effort partenarial doit être engagé pour promouvoir cette plateforme institutionnelle.

Dans ce cadre, l'action porte sur :

- la valorisation et la communication autour de la plateforme régionale Pass Pass Covoiturage ;
- la présentation de ses fonctionnalités et des outils mis à disposition ;
- un accompagnement des territoires par le SMHdF pour la prise en main de l'outil ;
- la mise à disposition des outils de communication et de pédagogie.

Le succès des campagnes de communication et de formation correspondantes pourrait reposer sur la mise en place d'un réseau de personnes-relais locales.

D'autres acteurs du covoiturage existent et peuvent être une solution sans adhérer au SMHDF, cela peut être concerté à l'échelle de plusieurs EPCI.

► Expérimenter des lignes de covoiturage sur des axes stratégiques :

- Dans le cadre de leur PdMS, les CC Avre Luce Noye, Nièvre et Somme, Pays du Coquelicot, Territoire Nord Picardie et Val de Somme souhaitent réaliser des études sur le déploiement de différentes lignes de covoiturage. Dans ces documents, différents axes potentiels ont pu être identifiés comme par exemple Doullens <> Flesselles <> Zone Industrielle Nord Amiens, Villers-Bocage <> Albert, Corbie <> Amiens ; Abbeville <> Amiens par Flixecourt ou encore Amiens <> Roye.

Pour chacun de ces axes, un travail fin devra être mené afin de s'assurer de leur pertinence, de leur complémentarité avec les offres de transport existantes et ainsi éviter les doublons.

Comme pour le covoiturage, l'action de la puissance publique en faveur de l'autopartage peut se faire à 2 niveaux :

- **les infrastructures** : aménagement de station d'autopartage, avec une réflexion particulière sur la motorisation et les bornes de recharge électriques (BRE) ;
- **le développement d'un service d'autopartage** : acquisition d'une flotte de véhicule, création des outils de location et de réservation des véhicules d'autopartage (y compris en le déléguant à des entreprises spécialisées), mise en place de moyens de communication pour informer le grand public.

L'autopartage en boucle, pour lequel la prise et la dépose du véhicule se font au même endroit semble le plus adapté aux territoires peu denses et il s'agit a priori de l'offre la plus simple à déployer et exploiter.

De même, le déploiement de vélos en libre-service implique une intervention à deux niveaux :

- **des infrastructures adaptées**, incluant des points d'ancrage bien implantés, des pistes cyclables sécurisées et des équipements connectés. Ces aménagements garantissent l'accessibilité et la sécurité des usagers.
- **le développement du service** passe par l'acquisition d'une flotte performante et résistante, pouvant être électrique, ainsi que par des outils de location numériques simples d'utilisation. La gestion, la maintenance et l'analyse des données permettent d'optimiser l'offre. Ce modèle soutient une mobilité urbaine durable et efficace.

A titre d'exemple, « Go'Clicot – Vélos » est un service mis en place par la CC du Pays du Coquelicot, visant à proposer des vélos partagés en libre-service. Les vélos sont empruntés et restitués exclusivement au niveau de la vélo-station, selon les modalités prévues. Le dispositif comprend une vélo-station équipée de points d'attache assurant à la fois le verrouillage et la recharge automatique des vélos, chacun étant identifié par un numéro. Chaque station assure plusieurs fonctions notamment le déverrouillage des vélos à l'aide d'une carte « Pass Pass ».

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, il est proposé de mettre en place un accompagnement technique des maîtres d'ouvrage dans leurs projets de mobilité partagée.

En effet, la mise en place de services de mobilité partagée nécessite la réalisation d'études préalables pour préciser les besoins du territoire, identifier les solutions pertinentes et dimensionner le service. Dans cette optique, les AOM peuvent solliciter des accompagnements techniques de différentes natures :

- ▶ via la cellule régionale France Mobilités pour un accompagnement de premier niveau pour répondre aux premières questions techniques et juridiques ou pour connaître les dispositifs financiers ;
- ▶ via des accompagnements techniques pour définir et concevoir le projet, notamment par les services de la Région, le Cerema (avec des modalités pouvant être différentes suivant si le porteur est adhérent du Cerema ou non), le PMGA ou l'ADUGA.

Les Départements sont des partenaires importants avec des adaptations et des aménagements routiers éventuels à réaliser sur les routes départementales pour l'aménagement de stations d'autopartage.



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- AOM pour les services
- Département et collectivités gestionnaires de voirie pour les infrastructures



PARTENAIRE(S)

- ADEME
- Cerema
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- Département
- PMGA
- ADUGA



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Dès 2026

- Travaux en continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'AOM proposant un service de vélo partagé ;
- Nombre d'AOM proposant un service d'autopartage ;
- Nombre de trajets réalisés en covoiturage (via une application et avec des justificatifs).



ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience entre AOM et accompagner techniquement les porteurs de projet ;
- FA 9 - Faire connaître les offres de mobilité existantes ;
- FA 19 - Faire connaître et développer les aires de covoiturage ;
- FA 20 - Faciliter la pratique du vélo pour le dernier kilomètre et les déplacements du quotidien.



Fiche action 22 - Faciliter la mobilité électrique

Envoyé en préfecture le 10/03/2026

Reçu en préfecture le 10/03/2026

Publié le

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

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

L'enjeu de décarbonation des mobilités se pose aussi pour les habitants des zones peu denses. Toutefois, dans ces territoires, la problématique à résoudre reste bien différentes des zones denses où les transports collectifs sont bien plus présents, diversifiés et constituent une alternative à la voiture efficace.

Si des solutions nouvelles et complémentaires à la voiture existent et peuvent être mises en œuvre (cf. fiche-action 21 sur les mobilités partagées), le développement de la mobilité électrique en zones peu denses constitue un enjeu pour garantir la mobilité de leurs habitants car l'Union européenne a entériné la fin de la vente des véhicules thermiques en 2035. Dans ce contexte, l'électrification du parc de véhicules pose la question de l'offre de recharge adéquate pour laquelle les collectivités et établissements publics ont un rôle majeur à jouer. A noter que ces enjeux concernent aussi le développement des vélos à assistance électrique et autres engins de mobilité individuelle qui permettent de démultiplier le rayon d'autonomie notamment en zones peu denses.

La France s'est fixée comme objectif l'installation d'ici à 2030 d'au moins 7 millions de points de charge pour véhicules électriques ouverts au public. Fin juillet 2024, la région Hauts-de-France comptait 13 150 points de recharge. Mais les besoins sont exponentiels et si 90 % de la recharge principale du véhicule se fait au domicile des particuliers ou sur leur lieu de travail, la couverture du territoire en Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques (IRVE) ouvertes au public reste un sujet fondamental pour permettre une adoption massive des véhicules électriques, en permettant les recharges en transit et en rassurant les usagers.

Les communes et leurs groupements, notamment les autorités organisatrices de la distribution de l'énergie (les syndicats d'énergie), ont la compétence pour planifier et organiser le déploiement des IRVE. C'est le rôle des Schémas Directeurs pour les Infrastructures de Recharge Electrique (SDIRVE).

Dans la Somme, il a été défini par Territoire d'Énergie Somme (TES). Ces structures réalisent pour le compte des communes et des EPCI l'installation des bornes de recharge. Leur exploitation est confiée à un exploitant commercial, la société Freshmile.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Afin de faciliter la mobilité électrique dans les territoires, la Région sera attentive à la mise en œuvre des SDIRVE et favorisera l'accompagnement technique des communes et des EPCI dans le déploiement de bornes de recharge sur leur territoire, en articulation avec les différents schémas de mobilité des territoires, pour favoriser l'intermodalité.

Dans ce cadre, les structures compétentes pour les IRVE sont encouragées à piloter la mise en œuvre opérationnelle des SDIRVE et à assurer le lien avec les projets des acteurs privés pour permettre une couverture territoriale la plus homogène possible. Dans la Somme, un SDIRVE a été adopté en 2023, piloté par le syndicat d'électricité Territoire d'Énergie Somme (ex-FDE 80).

La Région sera particulièrement attentive à la bonne articulation des SDRIVE avec les autres territoires de la région, ainsi qu'à la prise en compte des initiatives régionales de recharge Pass Pass électrique (ouvert à l'ensemble des collectivités) qui couvre aujourd'hui les territoires du Nord, du Pas-de-Calais et de l'Oise.

La sensibilisation des acteurs et l'accompagnement des projets de mobilité électrique des collectivités et entreprises (y compris pour l'adaptation des flottes de véhicules) peut s'appuyer sur le programme Advenir. Ce programme de Certificat d'Economie d'Energie (CEE), piloté par l'AVERE au niveau national, est délégué à des porteurs régionaux comme Pôlénergie en Hauts-de-France. Il s'agit de sessions de formation (prises en charge intégralement) à destination des collectivités, des professionnels de l'immobilier et des étudiants (<https://www.je-roule-en-electrique.fr/advenir-formations>).

Toujours dans le cadre de ce programme Advenir, il existe des aides à destination des collectivités pour le déploiement de bornes de recharge (IRVE) en voirie (<https://advenir.mobi/>).



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Autorités en charge des SDRIVE



PARTENAIRE(S)

- Pôlénergie
- Entreprises
- AOM



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de points de charge ouverts au public à l'échelle du bassin de mobilité.



ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience entre AOM et accompagner techniquement les porteurs de projet ;
- FA 21 - Favoriser le développement de la mobilité partagée.



Fiche action 23 - Faciliter le transport à la demande

Envoyé en préfecture le 10/03/2026

Reçu en préfecture le 10/03/2026

Publié le

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



ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le Code des Transports identifie **les services de Transports à la Demande (TAD)** comme relevant de la compétence mobilité d'une AOM. Ils sont définis comme étant des « *services collectifs offerts à la place, déterminés en partie en fonction de la demande des usagers et dont les règles générales de tarification sont établies à l'avance, et qui sont exécutés avec des véhicules dont la capacité minimale est fixée par décret* » (au moins quatre places, y compris le conducteur). Les TAD sont ainsi des services qui fonctionnent selon la demande des usagers : ils se déclenchent uniquement sur réservation.

En fonction des besoins et de la configuration du territoire, un service de TAD peut, par exemple, être mis en place :

- **pour desservir des services, équipements et commerces de centre-bourg depuis des territoires isolés ;**
- **en rabattement vers des pôles d'échanges**, pour desservir des gares ferroviaires ou routières ;
- **pour répondre à une demande de déplacements à des horaires « atypiques »** (la nuit, tôt le matin ou tard le soir), en particulier, pour des déplacements domicile-travail, ou pour répondre à des besoins particuliers (santé, administratif...).

Il existe **plusieurs types de TAD** (lignes virtuelles, zonal, etc.) permettant de répondre au mieux aux spécificités des territoires intéressés.

Au-delà des véhicules et des conducteurs, la mise en place d'un TAD nécessite obligatoirement le déploiement d'**une centrale de réservation** permettant de recenser les demandes et d'organiser les regroupements d'usagers et les courses.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Actuellement, **sur le bassin de mobilité GAGR**, 3 AOM ont mis en place un TAD : la CA Amiens Métropole, la CC Somme Sud-Ouest et la CC du Pays du Coquelicot via le marché mutualisé du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.

Le TAD peut répondre à des besoins de mobilité en zones peu denses et non couvertes par des transports réguliers. La mise en place doit toutefois être **étayée par des études** (définition des besoins, faisabilité technique, définition du type de TAD et de son périmètre, estimation des coûts, ...) afin de construire une offre efficace pour les finances locales et efficace pour les usagers.

Depuis mi 2024, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France a mis en place une centrale d'achat pour la mise en place de services TAD. Elle est à disposition des nouvelles AOM constituées après la LOM et membres du syndicat. Elles peuvent donc mobiliser cet outil afin de bénéficier de tarifs préférentiels et de disposer de la centrale de réservation TAD créée dans ce cadre.



La CC du Pays du Coquelicot est la seule AOM de ce bassin de mobilité mutualisée porté par le syndicat, avec une ouverture de ce nouveau service le

Aussi, la CC Avre Luce Noye, la CC Territoire Nord Picardie, la CC Nièvre et Somme et la CC du Val de Somme ont mentionné dans leur PdMS le souhait de mener des réflexions sur l'opportunité de développer des services de transport à la demande (TAD) sur leur territoire.

Les porteurs de projet sont invités à échanger avec la Région quant à la mise en œuvre de leur projet afin de s'assurer de la bonne articulation avec les dessertes existantes par train et par car.

De plus, les AOM peuvent également solliciter des accompagnements techniques de différentes natures :

- via la Cellule France Mobilité pour un accompagnement de premier niveau pour répondre aux premières questions techniques et juridiques ou pour connaître les dispositifs financiers ;
- via des accompagnements techniques pour définir et concevoir le projet, que ce soit par les services de la Région ou par un accompagnement spécifique comme peut le proposer le Cerema (avec des modalités pouvant être différentes suivant si le porteur est adhérent du Cerema ou non) ;
- via le PMGA et l'ADUGA si plusieurs EPCI sont concernés.



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- AOM



PARTENAIRE(S)

- ADEME
- Cerema
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- PMGA
- ADUGA



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Dès 2026

- Sur les ressorts territoriaux des AOM intéressées.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'EPCI proposant un service de transport à la demande.



ACTIONS LIÉES

- FA 2 - Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France aux AOM ;
- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience entre AOM et accompagner techniquement les porteurs de projet ;
- FA 4 - Développer les partenariats entre les AOM locales et la Région pour construire des offres de mobilité coordonnées ;
- FA 9 - Faire connaître les offres de mobilité existantes ;
- FA 13 – Améliorer la signalétique pour les points d'arrêts multimodaux ;
- FA 16 – Moderniser les pôles d'échanges multimodaux (PEM) ;
- FA 17 - Accompagner les maîtres d'ouvrage dans leur projet de PEM.



- ADEME : Agence de l'Environnement et de Maîtrise de l'Energie
- ADUGA : Agence de Développement et d'Urbanisme du Grand Amiénois
- ANCT : Agence Nationale de Cohésion Territoriale
- AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité
- AOMR : Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale
- API : Application Programming Interface
- AVERE : Association nationale pour le développement de la mobilité électrique
- BNLC : Base Nationale des Lieux de Covoiturage
- CA : Communauté d'Agglomération
- CAAM : Communauté d'Agglomération Amiens Métropole
- CC : Communauté de Communes
- CC2SO : Communauté de Communes Somme Sud-Ouest
- CEE : Certificat d'Economie d'Energie
- Cerema : Centre d'études sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
- COM : Contrat Opérationnel de Mobilité
- CREM : Centre de Ressources en EcoMobilité
- CSNE : Canal Seine-Nord Europe
- DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
- EIN : Espace Industriel Nord
- EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
- FEDER : Fond Européen de Développement des Espaces Ruraux
- FNSM : Fournisseur Numérique de Services Multimodaux
- Géo2France : Plateforme partenariale réunissant des utilisateurs et des producteurs de données dans les Hauts-de-France

- GTFS : General Transit Feed Specification (format de données)
- GTFS-RT : General Transit Feed Specification-Real Time (format de données)
- INSEE : Institut National des Statistiques et des Etudes Economiques
- INTERBOB : INTEROpérabilité du Back-Office Billettique (normalise les échanges de données clients sur la validations des titres billettiques, la distribution...)

- IRVE : Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques
- LOM : Loi d'Orientation des Mobilités
- MaaS : Mobility as a Service
- ORT : Observatoire Régional des Transports
- NeTeX : Network Timetable Exchange (format d'échange de données)
- PAMS : Plan d'Actions commun en matière de Mobilité Solidaire
- PAN : Point d'Accès National
- PAR : Point d'Accès Régional
- PDES : Plan de Déplacement d'Etablissement Scolaire
- PdMS : Plan de Mobilité Simplifié
- PEM : Pôle d'Echanges Multimodal
- PFR : PlateForme Régionale de tests du SMHdF
- PLU : Plan Local d'Urbanisme
- PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal
- PMGA : Pôle Métropolitain du Grand Amiénois
- PRI : Planification Régionale de l'Intermodalité

- PRIT : Planification Régionale des Infrastructures de Transport
- REFOCO : RÉférentiel FONctionnel COMmun
- SAE : Système d'Aide à l'Exploitation
- SANEF : Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France
- SAV : Service Après-Vente
- SCSNE : Société du Canal Seine Nord Europe
- SCoT : Schéma de Cohérence Territorial
- SDC : Schéma Directeur Cyclable
- SDIRVE : Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques
- SERM : Service Express Régional Métropolitain
- SIM : Système d'Information Multimodal
- SIRI : Service Interface for Real time Information (format d'échange de données)
- SMHdF : Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- SM SRU : Syndicat Mixte de type Solidarité et Renouvellement Urbain
- SMTCO : Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise
- SNCB : Société Nationale des Chemins de fer Belges
- 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
- TES : Territoire d'Énergie Somme
- TPV : Terminal Point de Vente
- TPVS : Terminal Point de Vente Simplifié
- UE : Union Européenne
- VAE : Vélo à Assistance Electrique
- VLS : Vélo en Libre Service

Envoyé en préfecture le 10/03/2026

Reçu en préfecture le 10/03/2026

Publié le



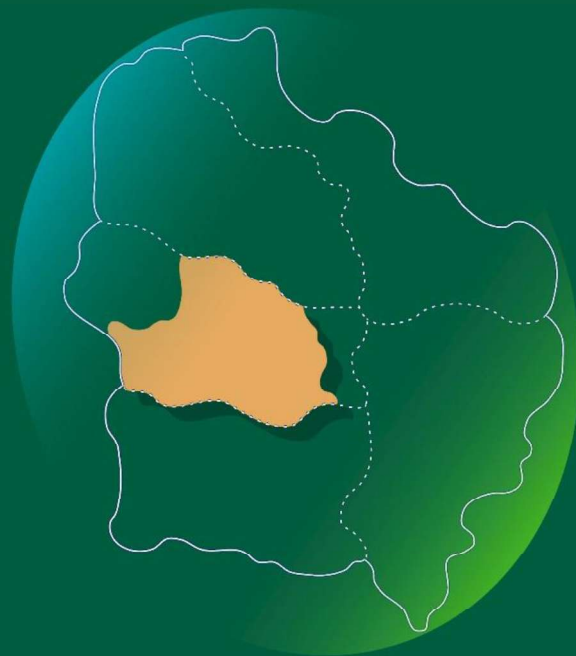
ID : 080-200070969-20260305-2026_0503_27-DE

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