

**SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS
URBAINS SOISSONNAIS (SITUS)**

**8 Rue de la Buerie – 02200 SOISSONS
EXTRAIT DU PROCES-VERBAL DES DELIBERATIONS
DU COMITE SYNDICAL
Séance du Mardi 16 décembre 2025**

L'an deux mille vingt-cinq, le mardi seize décembre à dix-huit heures, le Comité Syndical du Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais, convoqué par le Président, Loïc LALYS, s'est réuni, à la salle « Légion d'honneur » de l'Hôtel de Ville de Soissons, Place de l'Hôtel de Ville, 02200 Soissons, pour sa séance.

Date de la convocation :

9 décembre 2025

| NOMBRE DE MEMBRES | | | |
|---------------------|------------------|-----------------|-------------------------------------|
| Membres en exercice | Membres présents | Pouvoirs donnés | Qui ont pris part à la délibération |
| 26 | 21 | 0 | 19 |

Sous la Présidence de M. Loïc LALYS, président du SITUS

Présents : Mme BILLECOQ Elisabeth, Mme DENUNCQ Isabelle, Mme FERTON-HERPE Thérèse, Mme LALUC Sylvie, Mme MARTIN Nathalie, M. COUTEAU Jean-Marie, M. COUVREUX Claude, M. DESUMEUR Alex, M. DEULCEUX Christian, M. D'HIVER Gérard, M. DOGMAZ Hasan, M. DOLHEM Loïc, M. FAUCON Emilien, M. LALYS Loïc, M. MADIOT Claude, M. MONTARON Philippe, M. NIVART Jean-Luc, M. PHILIPON Vincent, M. WALLE Dominique

Présent et non votant : M. ENGRAND Olivier, M. MARCHAL Jean-Bernard

Secrétaire de séance : M. COUTEAU Jean-Marie

Ont assisté :

Personnel du SITUS : Mme AÏT OUMEZIANE Djedjiga, Mme HALLEZ-DUBOIS Laurène, Mme ZINE EL ABIDINE Aziza

Les absents sont excusés

Approbation du Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du bassin de mobilité Sud de l'Aisne

Rapport

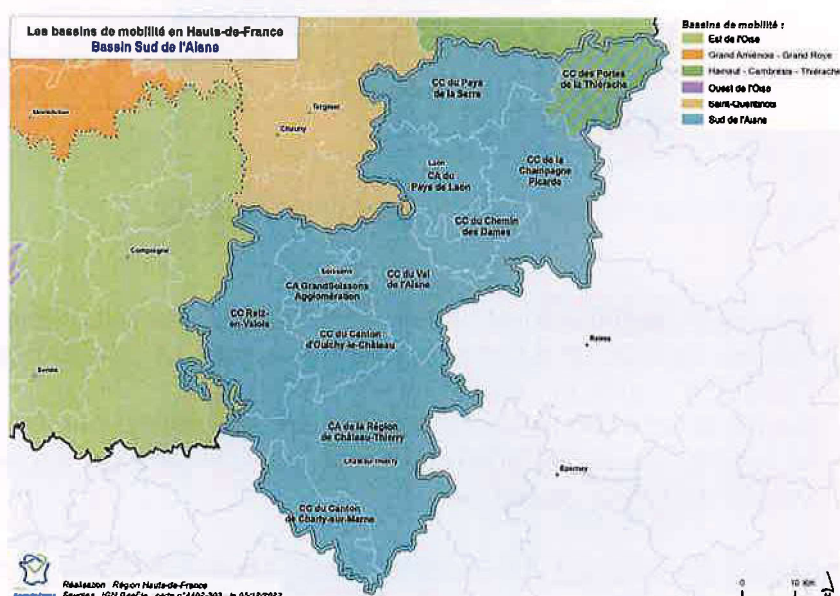
N°2

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019 introduit l'obligation d'élaborer des Contrats Opérationnels de Mobilité (COM). Ces contrats visent à définir les modalités de l'action commune des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) ainsi que les modalités de coordination avec les gestionnaires de voirie et d'infrastructures pour créer et organiser des conditions favorables au développement des mobilités. Conformément à l'article L.1215-2 du Code des transports, la Région en pilote l'élaboration.

Par ailleurs, une concertation a été mise en place avec notamment les AOM, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France (ex HdFM), le Département de l'Aisne, les services de l'Etat, SNCF Gares et Connexions ainsi que les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) sur lesquels la Région doit intervenir en tant qu'AOM de substitution.

Un COM doit être élaboré à l'échelle de chaque bassin de mobilité dont les contours ont été arrêtés par la Région par délibération du 27 janvier 2022.

Le présent contrat concerne le bassin de mobilité Sud de l'Aisne.



La Région Hauts-de-France a décidé d'élaborer simultanément les COM et les PAMS. Cette approche unique au niveau national montre la volonté de ne pas traiter à part la mobilité des personnes les plus fragiles mais bien d'appréhender leurs difficultés dans le cadre plus large de la mobilité du quotidien de tous les habitants.

La démarche d'élaboration s'est décomposée en deux temps avec une première phase de diagnostic co-construit par les acteurs du bassin de mobilité du sud de l'Aisne et une seconde phase permettant d'identifier les actions réalisables ou engageables sur la période 2025-2029 autour de quatre enjeux, communs aux COM et aux PAMS, qui correspondent à autant de défis à relever dans les territoires en matière de mobilité, plus particulièrement pour répondre aux besoins des personnes vulnérables.

Enjeu 1 : La valorisation des offres et l'accompagnement à la mobilité

Il est ressorti des échanges avec les acteurs de la mobilité que les nombreux dispositifs et services existants étaient méconnus à la fois des usagers potentiels mais aussi des acteurs institutionnels, des employeurs ou encore des organismes en charge de l'accompagnement des publics vulnérables.

Aussi, il s'agit de viser trois objectifs :

- Identifier les compétences et services des acteurs de la mobilité ;
- Améliorer la connaissance de l'offre de transport existante ;
- Accompagner les habitants dans leur mobilité.

Enjeu 2 : Une meilleure coordination des acteurs de la mobilité et une complémentarité des offres sur le bassin

A ce jour, de nombreux services et dispositifs existent déjà mais il apparaît nécessaire que les différents acteurs du bassin Sud de l'Aisne améliorent leur coordination pour être plus efficaces.

Il s'agit donc d'engager une dynamique de dialogue qu'il convient de maintenir et de consolider.

Pour cela, les quatre objectifs suivants sont visés :

- Renforcer le dialogue entre les acteurs de la mobilité ;
- Favoriser l'intermodalité pour les usagers ;
- Renforcer l'écosystème de la mobilité solidaire à l'échelle du bassin
- Optimiser la gestion des situations dégradées.

Enjeu 3 : De nouvelles solutions de mobilité adaptées au territoire et aux différents publics

Si les services et dispositifs de mobilité existants peuvent être mieux connus et optimisés par une meilleure coordination, il apparaît également nécessaire de renforcer les services actuels ou de proposer de nouvelles alternatives à l'usage de la voiture individuelle.

Il s'agit donc de viser quatre objectifs :

- Compléter les services existants pour faciliter la mobilité de tous les publics ;
- Renforcer les relations entre les trois pôles du bassin de mobilité ;
- Développer des alternatives à l'autosolisme pour accéder aux principaux pôles du bassin ;
- Favoriser la pratique des modes doux et actifs pour une mobilité plus durable.

Enjeu 4 : Des spécificités territoriales à prendre en compte

L'une des principales singularités du bassin réside dans l'influence qu'exercent la région Ile-de-France et l'agglomération rémoise sur des zones assez étendues de son territoire. De plus, certaines lignes ferroviaires sont directement gérées par les Régions voisines. Ces constats attestent de la nécessité de traiter le sujet des mobilités le plus largement possible avec les Régions et les AOM voisines.

Par ailleurs, la configuration territoriale du bassin peut accentuer les conséquences négatives en matière de mobilité pour le public sénior. Le sujet présente donc un intérêt particulier pour ce bassin.

Enfin, l'accès à l'emploi demeure une priorité pour améliorer la qualité de vie des résidents et leur permettre de s'épanouir sur le territoire. Les acteurs locaux doivent collaborer pour que la mobilité ne constitue plus un obstacle à l'emploi.

Il s'agit donc de viser trois objectifs :

- Renforcer la coordination interrégionale et les services entre les AOM des trois régions concernées ;
- Mettre en place des services adaptés aux personnes âgées ;
- Mettre en synergie mobilité et accès à l'emploi et à la formation.

Ainsi, ce COM met l'accent sur la nécessité de valoriser et de mieux faire connaître les différents services de mobilité existants et d'améliorer les échanges et partenariats entre les acteurs de ce bassin. Il permet de s'inscrire dans la dynamique initiée par son élaboration pour renforcer l'écosystème de la mobilité à l'échelle de ce nouveau périmètre, poser les bases solides d'un partenariat en mettant l'accent sur l'importance de la coordination et de l'implication de tous les acteurs pour garantir une mobilité des habitants facilitée, notamment en mutualisant les moyens et en étant plus efficace.

Ce contrat comporte 22 actions s'inscrivant dans une logique globale et régionale mais avec des déclinaisons locales.

Sur le bassin de mobilité du Sud de l'Aisne, le SITUS en tant qu'AOM est membre du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts de France,

IL est demandé aux membres du comité syndical :

- **D'APPROUVER** le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du bassin de mobilité du Sud de l'Aisne et ses annexes ;
- **D'AUTORISER** le Président à signer le COM du bassin de mobilité du Sud de l'Aisne ainsi que l'ensemble des documents afférents.

Avis favorable des membres du Bureau Syndical

DELIBERATION

Les membres du Comité Syndical, après en avoir délibéré, décident :

- **D'APPROUVER** le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du bassin de mobilité du Sud de l'Aisne et ses annexes ;
- **D'AUTORISER** le Président à signer le COM du bassin de mobilité du Sud de l'Aisne ainsi que l'ensemble des documents afférents.

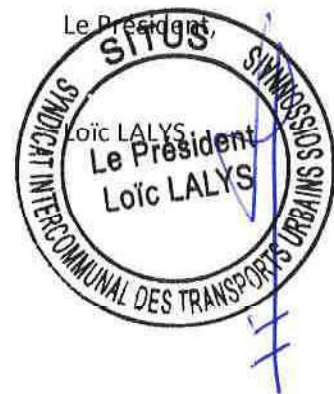
Vote :

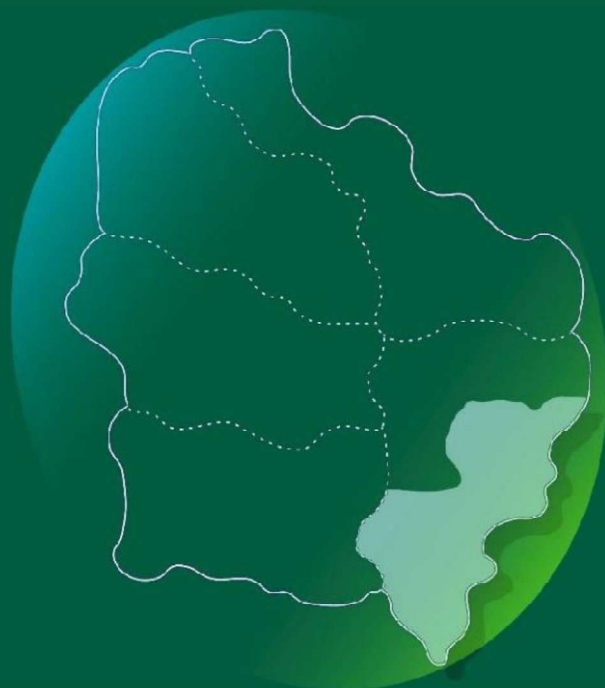
Pour : 19 Contre : 0 Abstention : 0 Refus de vote : 0

Et ont signé au registre les membres présents

Affiché, le 18 décembre 2025

Pour extrait conforme,





**LES FICHES ACTIONS DU CONTRAT
OPERATIONNEL DE MOBILITE DU
BASSIN DE MOBILITE
SUD DE L' AISNE**

2025-2029

Projet



Sommaire

| | |
|---|----|
| Les fiches actions | 4 |
| FA 1 - Associer les acteurs locaux au processus d'évolution des offres régionales | 6 |
| FA 2 - Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France | 8 |
| FA 3 - Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage | 12 |
| FA 4 - Réexaminer l'offre de service interurbain pour répondre à l'évolution des besoins..... | 15 |
| FA 5 - Développer les partenariats entre les AOM locales et la Région pour construire des offres de mobilité coordonnées..... | 17 |
| FA 6 – Créer un espace opérationnel de dialogue avec IDFM..... | 20 |
| FA 7 – Faciliter les liaisons vers la région Grand Est et plus particulièrement la CU du Grand Reims | 22 |
| FA 8 - Faire connaître les offres de mobilité existantes..... | 25 |
| FA 9 - Poursuivre le développement des outils d'information voyageurs en accompagnant les AOM dans leurs travaux | 28 |
| FA 10 - Améliorer la diffusion de l'information sur les situations dégradées..... | 31 |
| FA 11 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs | 34 |
| FA 12 - Améliorer la signalétique sur l'ensemble des points d'arrêts..... | 38 |
| FA 13 - Accompagner les AOM en matière de billettique..... | 40 |
| FA 14 - Accompagner les AOM en matière de distribution..... | 43 |
| FA 15 - Moderniser les pôles d'échanges multimodaux (PEM) et accompagner les maîtres d'ouvrage dans leur projet..... | 45 |
| FA 16 - Assurer la continuité des itinéraires cyclables structurants..... | 48 |
| FA 17 - Faire connaître et développer les aires de covoiturage | 51 |
| FA 18 - Etudier le développement de TAD sur les différents EPCI | 60 |
| FA 19 – Faciliter la mobilité électrique en zone peu dense | 63 |
| FA 20 - Favoriser le développement de la mobilité partagée, en particulier dans les secteurs peu denses..... | 65 |
| FA 21 - Faciliter la pratique du vélo pour le dernier kilomètre et les déplacements du quotidien..... | 68 |
| FA 22 – Promouvoir le développement de services en zone rurale en s'appuyant sur les outils de mobilité inversée..... | 71 |
| Glossaire | 74 |



Les fiches actions

| | La valorisation des offres et l'accompagnement à la mobilité | | Une meilleure coordination des acteurs de la mobilité et une complémentarité des offres sur le bassin | | | | De nouvelles solutions de mobilité adaptées au territoire et aux différents publics | | | Des spécificités territoriales à prendre en compte | | | |
|---|--|--|---|--|--|---|---|---|---|--|--|--|---|
| | Identifier les compétences et services existants | Améliorer la connaissance de la mobilité existante | Accompagner les habitants dans leur mobilité | Faciliter le dialogue entre les acteurs de la mobilité | Faciliter l'intermodalité pour les usagers | Optimiser le système de la mobilité solidaire à l'échelle du bassin | Compléter les services existants pour faciliter la mobilité de tous les publics | Renforcer les relations entre les acteurs de mobilité | Accéder aux principales pôles du bassin | Favoriser la pratique des modes doux actifs | Renforcer la coordination intergériale et les services entre les AOM des 3 régions | Mettre en place des services adaptés aux personnes âgées | Mettre en synergie mobilité et accès à l'emploi et à la formation |
| 1 - ASSOCIER LES ACTEURS LOCAUX AU PROCESSUS D'ÉVOLUTION DES OFFRES RÉGIONALES | X | | X | | | | | | | | | | |
| 2 - VALORISER ET FAIRE CONNAÎTRE LES SERVICES DU SYNDICAT MIXTE DES MOBILITÉS DES HAUTS-DE-FRANCE | X | X | X | | | | | | | | | | |
| 3 - FACILITER LE PARTAGE D'EXPÉRIENCE ET L'ACCOMPAGNEMENT DES MAÎTRES D'OUVRAGE | X | | X | | | | | | | | | | |
| 4 - RÉEXAMINER L'OFFRE DE SERVICE INTERURBAIN POUR RÉPONDRE À L'ÉVOLUTION DES BESOINS | | | X | | X | X | | | | | | | |
| 5 - DÉVELOPPER LES PARTENARIATS ENTRE LES AOM LOCALES ET LA RÉGION POUR CONSTRUIRE DES OFFRES DE MOBILITÉ COORDONNÉES | | | X | X | X | | | | | | | | |
| 6 - CRÉER UN ESPACE OPERATIONNEL DE DIALOGUE AVEC IDFM | | X | X | X | | | | | | | | | X |
| 7 - FACILITER LES LIANSONS VERS LA RÉGION GRAND EST ET PLUS PARTICULIÈREMENT LA CU DU GRAND REIMS | | | X | X | | X | | | | | | | X |
| 8 - FAIRE CONNAÎTRE LES OFFRES DE MOBILITÉ EXISTANTES | | X | X | | | | | | | | | | |
| 9 - POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DES OUTILS D'INFORMATION VOYAGEURS EN ACCOMPAGNANT LES AOM DANS LEURS TRAVAUX | | X | X | X | | | | | | | | | |
| 10 - AMÉLIORER LA DIFFUSION DE L'INFORMATION SUR LES SITUATIONS DÉGRADÉES | | X | X | X | X | | | | | | | | |
| 11 - PRODUIRE DES DONNÉES DE QUALITÉ EN VUE D'ALIMENTER LES OUTILS D'INFORMATION VOYAGEURS | | X | X | X | X | | | | | | | | X |



Les fiches actions

| | La valorisation des offres et l'accompagnement à la mobilité | | Une meilleure coordination des acteurs de la mobilité et une complémentarité des offres sur le bassin | | | | De nouvelles solutions de mobilité adaptées au territoire et aux différents publics | | | Des spécificités territoriales à prendre en compte | |
|--|--|--|---|--|---|---|---|---|---|--|---|
| | Améliorer les compétences et services des acteurs de la mobilité | Accompagner les habitants dans leur mobilité | Faciliter l'intermodalité pour les usagers de la mobilité | Optimiser le système de mobilité solitaire à l'échelle du bassin | Compléter les services existants pour faciliter la mobilité de tous les publics | Renforcer les relations entre les 3 pôles du bassin | Favoriser des alternatives à l'automobile pour accéder aux principaux pôles du bassin | Renforcer la pratique des modes doux et actifs pour une mobilité plus durable | Service de coordination intermodal et des personnes âgées | Mettre en place des services adaptés aux personnes âgées | Mettre en synergie mobilité et accès à l'emploi et à la formation |
| 12 - AMÉLIORER LA SIGNALÉTIQUE SUR L'ENSEMBLE DES POINTS D'ARRÊTS | X | | X | | | | | | | | |
| 13 - ACCOMPAGNER LES AOM EN MATIÈRE DE BILLETTE | | X | | X | | | | | | | |
| 14 - ACCOMPAGNER LES AOM EN MATIÈRE DE DISTRIBUTION | | X | | | X | | | | | | |
| 15 - MODERNISER LES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX (PEM) ET ACCOMPAGNER LES MAÎTRES D'OUVRAGE DANS LEUR PROJET | | X | X | X | | | | | | | |
| 16 - ASSURER LA CONTINUITÉ DES ITINÉRAIRES CYCLABLES STRUCTURANTS | | X | X | X | | | X | | | | |
| 17 - FAIRE CONNAÎTRE ET DÉVELOPPER LES AIRES DE COVOITURAGE | | | X | X | X | | X | | | | |
| 18 - ÉTUDIER LE DÉVELOPPEMENT DE TAD SUR LES DIFFÉRENTS EPCI | | | | X | X | | X | | X | | |
| 19 - FACILITER LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE EN ZONE PEU DENSE | | | | | X | | X | | | | |
| 20 - FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE, EN PARTICULIER DANS LES SECTEURS PEU DENSES | | | | X | X | | X | | | | |
| 21 - FACILITER LA PRATIQUE DU VÉLO POUR LE DERNIER KILOMÈTRE ET LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN | | | X | X | X | | X | | | | |
| 22 - PROMOUVOIR LE DÉVELOPPEMENT DE SERVICES EN ZONE RURALE EN S'APPUYANT SUR LES OUTILS DE MOBILITÉ INVERSE | X | | | | | | | | | | X |



Fiche action 1 - Associer les acteurs locaux au processus d'évolution des offres régionales

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

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 les départements de l'Aisne, du Nord et de 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 avance 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 ne pas pouvoir prendre en compte rapidement les demandes de modification de transport de la part des acteurs locaux (maires, entreprises, associations d'usagers, ...).

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.



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 (vademecum)** qui sera principalement adressé aux acteurs de la mobilité sur les territoires (AOM, associations...). Ce document devra être facilement appropriable par les différents acteurs afin qu'ils sachent comment la remontée de leurs besoins pourra se faire.

Ce document devra permettre de :

- rappeler les contraintes de calendrier et financières existantes liées aux engagements en cours (convention TER, contrats routiers...) ;
- établir un retroplanning 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.

Ce guide constituera 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 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.

Ce guide pourra être territorialisé par bassin de mobilité en intégrant les contraintes propres à chaque AOM. Cela permettra également aux AOM de mieux se coordonner entre elles.



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 | <ul style="list-style-type: none"> • AOM • SNCF Réseau, exploitants ferroviaires et routiers • EPCI non AOM (sans compétence Mobilité) |
|--|--|---|



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2^e semestre 2025

- Lancement des travaux d'élaboration du guide.

2

1^{er} trimestre 2026

- Finalisation et mise à disposition du guide.



INDICATEURS DE SUIVI

- Existence du guide (Vademecum) (O/N).



ACTIONS LIÉES

- FA 4 - Réexaminer l'offre de service interurbain pour répondre à l'évolution des besoins ;
- FA 5 - Développer les partenariats entre les AOM locales et la Région pour construire des offres de mobilité coordonnées.



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

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

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 SIM, sujet de l'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 différents rôles des Régions, cheffes de file 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 a mis en place la Centrale Pass Pass au bénéfice de ses membres. La Centrale offre un panel de services mutualisé pour l'ensemble des autorités organisatrices de la mobilité de la région Hauts-de-France combinant information voyageurs multimodale et billettique interopérable.

Sur le bassin de mobilité du Sud de l'Aisne, seuls le Syndicat Mixte Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais (SITUS) et la CA de la région de Château-Thierry sont membres du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Depuis sa création, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France a pu développer des outils à disposition de ses membres, tels que :

- **la Centrale Pass Pass, comme un MaaS régional, composé de :**
 - une démarche commune Pass Pass qui a permis de définir un ensemble de règles communes visant à assurer une interopérabilité des systèmes et ainsi permettre à l'usager 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 (parking 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 progressivement 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 ;

- ▶ un Système d'Information Multimodal régional (site passpass.fr et application mobile Pass Pass Mobilités) intégrant notamment le calculateur d'itinéraires multimodal et multi-réseaux Pass Pass alimenté par le référentiel des mobilités Pass Pass. Le SIM offre également la possibilité d'effectuer des recherches horaires par ligne et par arrêt, des recherches tarifaires et des recherches par point d'intérêt. Le bon fonctionnement de ces outils dépend de la qualité des données fournies par les AOM, de leur mise à jour ainsi que de leur disponibilité. Ce système comprend aussi une brique fonctionnelle annuaire des services de mobilité (cf. fiche action n° 8). Des widgets et API ont été déployés par le syndicat afin de permettre une intégration de cet outil sur d'autres outils d'information, à l'image par exemple du site transport de la Région. D'autres déploiements de ce type sont actuellement en cours ;
 - ▶ un système de vente à distance proposant l'achat de titres de transports des différents réseaux billettés Pass Pass ainsi que l'achat de cartes nominatives et anonymes Pass Pass. A ce jour, cette possibilité n'est déployée que sur certains réseaux ou pour certaines gammes tarifaires. Un travail est actuellement en cours entre la Région, le Syndicat et la SNCF afin de permettre la vente de titres TER sur les outils Pass Pass ;
 - ▶ un système de distribution de titres et cartes Pass Pass physiques via la mise à disposition de Terminaux Points de Ventes (TPV) et Terminaux Points de Ventes Simplifiés (TPVS). Tout comme pour la vente à distance, cette possibilité n'est déployée que sur certains réseaux ou pour certaines gammes tarifaires. Les TPV permettent également de rendre un service de SAV en tout point du territoire. Cela n'est aujourd'hui mis en place, en région Hauts-de-France, qu'avec le réseau TADAO d'Artois Mobilité ;
- **la plateforme Pass Pass Covoiturage** (site et application mobile), qui met en relation conducteurs et passagers dans toute la région, sans commission.

Au-delà des outils déployés dans le cadre de ses compétences obligatoires, le syndicat porte d'autres travaux (covoiturage, TAD, financement, etc.) et a développé une expertise en matière de mobilité qui constitue une plus-value importante pour les AOM, quel que soit leur profil.

En rejoignant le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, les AOM bénéficient notamment :

- d'un accompagnement à l'usage des outils développés par le syndicat que sont les plateformes passpass.fr et passpasscovoiturage.fr :
 - ▶ l'accompagnement Pass Pass se matérialise par la mise en œuvre de formations dont les thèmes sont : utilisation des outils Pass Pass (site internet, calculateur d'itinéraires, annuaire des mobilités, utilisation de la carte Pass Pass, TPV/TPVS Pass Pass) ; acculturation à la mobilité en Hauts-de-France (présentation des offres de mobilité sur le territoire formé, acculturation à l'intermodalité, préconisations de langage pour l'accompagnement) ; fourniture de documentation et flyers pédagogiques. Ces formations sont à destination des prescripteurs et acteurs de la mobilité et sont dispensées par le Gestionnaire Pass Pass, administrateur de la Centrale Pass Pass. Dans le futur, ces formations seront intégrées à un plan de formation communiqué à chaque membre du syndicat qui pourra effectuer une demande de formation au grès de ses besoins. Ces formations ne sont accessibles qu'aux membres.
 - ▶ l'accompagnement Pass Pass Covoiturage se traduit par plusieurs actions telles que la création d'une communauté pour le territoire avec accès aux statistiques, l'organisation d'animations, la sensibilisation des entreprises, la mise à disposition d'un kit de communication et la possibilité d'intégrer certains outils (via API ou widget) sur le site web de la collectivité ;
- d'un accès au marché mutualisé de Transport à la Demande (TAD) que le Syndicat a lancé en avril 2024 ;
- d'un accès aux données collectées via la Centrale Pass Pass et sous certaines conditions selon les données ;
- d'un accompagnement à la qualification des données ;

- d'un accompagnement dans le lancement d'études comme les Plans de Mobilité Simplifiés (PdMS) et les Schémas Directeurs Cyclables (SDC), notamment à travers la mise à disposition d'outils mutualisables entre AOM (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, pouvant alimenter les Plans d'Action Mobilité Solidaire (PAMS) et permettre 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 sujets « 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, commandes d'équipements billettiques, etc.).

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, l'adhésion des AOM au Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France présente un véritable intérêt leur permettant de bénéficier de l'ensemble de ces 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 à :

- être à disposition des AOM non-membres pour leur présenter l'éventail des actions du Syndicat (et pas uniquement les outils SIM et billettique) et l'intérêt d'y adhérer ;
- faire évoluer les outils et services existants et en développer de nouveaux pour répondre aux besoins des usagers.



PILOTE

- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



PARTENAIRE(S)

- AOM de l'Aisne
- Région Hauts-de-France



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Septembre 2025

- Lancement de la campagne de communication du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.

2

2025 - 2029

- Travail en continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

- Part des AOM adhérant au Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.



ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage ;
- FA 11 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs ;
- FA 13 - Accompagner les AOM en matière de billetterie ;
- FA 14 - Accompagner les AOM en matière de distribution.



Fiche action 3 - Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

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 régionale France Mobilités**, qui regroupe le Cerema, la DREAL, l'ADEME, la Banque des Territoires, l'ANCT et la Région ;
- **le Syndicat Mixte des Mobilités en Hauts-de-France** qui regroupe les AOM adhérentes (sur ce bassin : le SITUS et la CA de la Région de Château-Thierry) ainsi que la Région et le Département du Nord ;
- **l'Observatoire Régional des Transports (ORT)**.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

La LOM demande à ce que le sujet du partage d'expérience et des bonnes pratiques soit traité dans le cadre du chef de filât confié aux Régions. Il est donc 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 régionale France Mobilité** : 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 d'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 un outil 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 en Hauts-de-France:** lieu d'accompagnement technique pour les projets de leurs membres, mise à disposition d'outils mutualisés, valorisation de démarches mutualisés.
- **L'ORT :** 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/>

Cette action vise donc à valoriser et organiser ces instances pour qu'elles puissent constituer de vrais lieux d'échanges et de réponses aux besoins des 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 ;
- animer des temps d'échanges, des lieux pour poser des questions, créer un réseau et organiser des événements pour diffuser de l'information.

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

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



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

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



PARTENAIRE(S)

- AOM



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.



ELEMENTS FINANCIERS

- Budget alloué aux structures pour fonctionner à l'année. Pérennisation de ces budgets à envisager.



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- FA 4 - Réexaminer l'offre de service interurbain pour répondre à l'évolution des besoins ;
- FA 8 - Faire connaître les offres de mobilité existantes ;
- FA 16 - Assurer la continuité des itinéraires cyclables structurants ;
- FA 18 - Etudier le développement de TAD sur les différents EPCI ;
- PAMS Fiche action 1.3 - Savoir mobiliser les leviers de financement pour développer des projets, notamment dans les territoires ruraux.



Fiche action 4 - Réexaminer l'offre de service interurbain pour répondre à l'évolution des besoins

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

L'offre régionale s'organise autour des services ferroviaires régionaux (TER et TERGV) depuis 2002 et des services routiers interurbains et scolaires depuis 2017. Ces services régionaux, en assurant des relations interurbaines et en reliant les différents pôles, ont naturellement un rôle structurant à jouer pour faciliter les déplacements en transport en commun et les pratiques intermodales.

Dans un département comme l'Aisne, où l'offre ferroviaire s'organise autour de 6 lignes et permet une forte connexion avec les régions voisines (le sud de l'Aisne est mieux connecté à Paris et Reims qu'à Amiens et Lille), le service par cars interurbains constitue l'un des principaux moyens de transport pour une grande partie des habitants. Le bassin de mobilité du Sud de l'Aisne dispose à ce jour de 42 lignes routières interurbaines à vocation commerciale dont 37 lignes du réseau de l'Aisne et 5 lignes du réseau Oise.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Le schéma organisationnel des lignes routières régulières du département de l'Aisne date de 2002 et n'a évolué qu'à la marge depuis sa mise en place. Aussi, il s'avère nécessaire de le réinterroger, pour répondre aux besoins actuels des usagers axonais, tout en satisfaisant les exigences de complémentarité entre les différents réseaux (routiers et ferroviaires) et en facilitant l'intermodalité et le report modal.

Pour ce faire, la Région a initié une étude de reconfiguration et d'évolution du réseau en s'appuyant sur une assistance à maîtrise d'ouvrage confiée au cabinet TTK. L'objectif est de définir en 2025 un nouveau schéma organisationnel des lignes régulières du département de l'Aisne et de le mettre en œuvre à partir de 2026. L'étude, qui ne concerne que les dessertes du département de l'Aisne, se déroule en 3 temps :

- un état des lieux du réseau, avec l'analyse de l'offre de transport actuelle et des besoins des habitants ;
- des propositions de scénarios de réorganisation du réseau, avec les cadrages budgétaires correspondants ;
- la mise en forme du schéma issue du scénario retenu.

Une fois les orientations définies, une présentation du nouveau réseau sera organisée pour assurer une bonne information et échanger avec les territoires concernés.

Cette démarche est importante pour l'offre de transports en commun du bassin de mobilité Sud de l'Aisne car elle peut faire émerger de nouvelles offres plus adaptées aux besoins des habitants et des AOM. Dans ce cadre, des expérimentations de lignes de car express et de TAD peuvent être envisagées à l'échelle du bassin de mobilité, en complément de l'offre ferroviaire structurante. A ce titre, la mise en place d'une ligne de car express entre Soissons et Château-Thierry, via la D1 notamment, fera l'objet d'une expérimentation suite à la refonte de l'offre. Cette expérimentation devra permettre de vérifier l'adéquation aux besoins identifiés lors du diagnostic et des échanges avec les AOM. De même, la coordination entre les services de transport des différentes AOM concernées sera privilégiée pour renforcer les articulations horaires entre les différents réseaux. Dans cette optique un travail particulier sera à mener lors des phases de renouvellement de contrat propre à chaque AOM.



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Région Hauts-de-France



PARTENAIRE(S)

- AOM
- EPCI (sans compétence)



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

- Finalisation de l'étude.

2

2025 - 2029

- Nouveau schéma organisationnel des lignes routières de l'Aisne.
- Préparation des renouvellements de contrats des lignes routières interurbaines et scolaires.



ELEMENTS FINANCIERS

- Coût de l'étude : 150 000 € TTC.



INDICATEURS DE SUIVI

- Elaboration d'un nouveau schéma de desserte routière de l'Aisne (O/N) ;
- Nombre d'expérimentation de lignes de car express ou de TAD sur le bassin de mobilité.



ACTIONS LIÉES

- FA 1 - Associer les acteurs locaux au processus d'évolution des offres régionales ;
- FA 5 - Développer les partenariats entre les AOM locales et la Région pour construire des offres de mobilité coordonnées.



Fiche action 5 - 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

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Sur l'ensemble des territoires, les collectivités peuvent avoir 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, transports à la demande, lignes de covoiturage...

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 du Sud de l'Aisne, la Communauté d'agglomération du Pays de Laon et le SITUS disposent d'une convention permettant cette pratique.

Sur son ressort territorial, la CC de Retz-en-Valois a délégué à la Région l'organisation des services scolaires, il n'y a donc pas de sujet « convention portes ouvertes » avec cette collectivité.

Par ailleurs, la convention concernant notamment « les conditions de prise en charge des usagers commerciaux et des élèves domiciliés sur le périmètre de la CARCT sur les services à titre principal scolaire » à l'échelle de la CA de la Région de Château-Thierry est arrivée à terme le 31 décembre 2024 et n'a pas encore été reconduite. Toutefois, afin d'assurer la continuité de service, le transport scolaire et en « porte ouverte » pour les usagers commerciaux reste assuré dans les mêmes conditions à ce jour.



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.

A son niveau, la Région a l'objectif de parvenir à construire une nouvelle offre régionale à l'horizon 2028-2029 selon cette nouvelle approche. Aussi, elle mène actuellement une réflexion visant à harmoniser les dates de fin des contrats relatifs à son offre routière. Cela lui permettrait à terme une refonte globale de cette offre.

De plus, en tant qu'AOM régionale (AOMR) la Région 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. **Cette action vise donc à définir :**

- **l'offre globale et cohérente de transport, à l'échelle du bassin de mobilité, de manière commune par la Région et les AOM.** 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 ;
- **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 (en lien avec la fiche action n°1).



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Région Hauts-de-France
- AOM locales



PARTENAIRE(S)



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.



ELEMENTS FINANCIERS

- A déterminer entre AOM selon la nature de l'opération adoptée.



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- FA 1 - Associer les acteurs locaux au processus d'évolution des offres régionales ;
- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage ;
- FA 4 - Réexaminer l'offre de service interurbain pour répondre à l'évolution des besoins.



Fiche action 6 - Créer un espace opérationnel de dialogue avec IDFM

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La région Hauts-de-France a la particularité d'avoir de fortes interactions avec l'Ile-de-France. En effet, chaque jour, de nombreux habitants se rendent quotidiennement en Ile-de-France pour travailler ou étudier. C'est notamment le cas de près d'1/3 des usagers du TER. Ce constat concerne l'ensemble du sud de la région allant de l'Aisne à l'Oise.

Dans le cas du bassin Sud de l'Aisne, le secteur est à la fois desservi par l'offre de transports mise en place par la Région Hauts-de-France et par une offre Transilienne, proposée par Ile-de-France Mobilités (IDFM), la ligne P jusqu'à La Ferté-Milon ou Château-Thierry.

Ainsi, en termes d'organisation de services transport, la Région Hauts-de-France et IDFM ont de nombreux sujets de discussion (tarification, distribution de titres, gestion des situations perturbées, intégration des offres inter-régionales dans la desserte des gares, information voyageurs, etc.).



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Au travers des COM, il convient d'**intensifier les échanges entre les deux AOM régionales** afin de faciliter les déplacements interrégionaux entre les Hauts-de-France et l'Ile-de-France.

Il faut noter que les services de la Région et d'IDFM ont d'ores et déjà de nombreux échanges sur différents sujets comme par exemple :

- la réciprocité tarifaire avec une convention à renouveler en 2025 ;
- la distribution des titres Navigo par la SNCF ;
- la soudure tarifaire ;
- la mise en place de dispositifs d'accès aux quais par IDFM (CABage).

Au-delà d'échanger sur les questions qui l'intéressent directement en tant qu'AOM en charge du TER et des cars, **la Région Hauts-de-France pourrait être le porte-voix des AOM locales et relayer les sujets qui les préoccupent auprès d'IDFM**. Un travail en amont nécessite donc d'identifier précisément les points à travailler avec le partenaire francilien.

Pour y parvenir, il est proposé de mettre en place une instance d'échanges réunissant a minima les deux AOM régionales. Afin d'avoir une vision globale des sujets à traiter, il est proposé que **les trois bassins de mobilités frontaliers à l'Ile-de-France soient regroupés au sein de l'instance, à savoir : l'Est de l'Oise, l'Ouest de l'Oise et le Sud de l'Aisne**. De plus, les deux SM SRU (le SMTCO et le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France) pourront être associés, tout particulièrement pour traiter l'information voyageurs et l'interopérabilité des outils. A titre d'exemples, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France dispose d'un système d'information voyageur multimodal Pass Pass intégrant les données de la Région Hauts-de-France et de ses membres. Le sujet de l'interopérabilité billettique entre les systèmes Pass Pass et Navigo et de l'intégration des données d'IDFM restent à travailler pour faciliter les déplacements importants entre les deux régions.

Dans l'immédiat, afin de partager les problématiques que leurs habitants vivent au quotidien, **il s'agit d'identifier précisément et de prioriser les sujets à aborder avec IDFM.**

Par exemple, en gare de Château-Thierry, il est actuellement impossible d'acheter des titres Transilien en dehors des heures d'ouverture des guichets. En effet, il n'existe pas d'automates distribuant cette catégorie de titre.

De même, il n'existe pas de titre combiné Hauts-de-France et Ile-de-France pour le train et les transports en commun, ce qui peut représenter un coût important pour les usagers effectuant des déplacements quotidiens en Ile-de-France depuis la région.



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Région Hauts-de-France



PARTENAIRE(S)

- IDFM
- SM SRU (Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France et SMTCO)



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

A partir de 2026

- Mise en place de l'instance de concertation.

2

Puis chaque année :

- Organisation d'une réunion annuelle de l'instance de concertation.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de rencontres organisées avec IDFM.



ACTIONS LIÉES

- FA 7 - Faciliter les liaisons vers la Région Grand Est et plus particulièrement la CU du Grand Reims ;
- FA 13 - Accompagner les AOM en matière de billetterie ;
- PAMS fiche action 4.1 - Améliorer la coordination interrégionales et interdépartementale en matière de mobilité solidaire.



Fiche action 7 - Faciliter les liaisons vers la région Grand Est et plus particulièrement la CU du Grand Reims

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Les flux de déplacements vers la région Grand Est, depuis le Sud de l'Aisne, sont significatifs. Les EPCI frontaliers sont les premiers concernés (CC de la Champagne-Picarde, CC du Val de l'Aisne, CA de la région de Château-Thierry et CC du Chemin des Dames).

Ainsi, dans les communes telles que Villeneuve-sur-Aisne, Sissonne, ou encore Septvallons, on observe que la majorité des actifs (entre 50% et 89%) qui y habitent, travaillent en Grand Est. Même dans les pôles comme Laon et Château-Thierry, la part des actifs travaillant en Grand Est reste significative (respectivement 4% et 10%). Ces déplacements transrégionaux se font à hauteur de 95% en voiture et 3% en transport en commun.

Si les liens entre le Sud de l'Aisne et la région Grand Est sont évidents, les offres de transport en commun, alternatives à la voiture individuelle, ne sont pas toujours bien réparties sur le territoire et les communes rurales des EPCI frontaliers ne sont pas les mieux loties sur ce sujet.

A l'échelle du bassin de mobilité, les lignes interurbaines n°500, 515, 519, 538 et 540 permettent de rejoindre Reims ou des communes de la CU du Grand Reims. Ces 5 lignes complètent l'offre ferroviaire Laon-Reims et Paris – Epernay-Reims (passant par Château-Thierry) qui desservent quelques communes du bassin. Ces dernières années, les trains directs depuis Château-Thierry vers Reims ont été considérablement réduits. La plupart des trajets impliquent désormais un changement en gare d'Epernay.

De son côté, la Communauté Urbaine du Grand Reims a réorganisé en profondeur son réseau de transport en commun. Le nouveau réseau a été mis en service en septembre 2024 et vise notamment à améliorer la desserte des territoires ruraux périphériques par la création d'une offre de transports dans les territoires non couverts par le train ou une ligne régulière.

Ce nouveau réseau vient desservir régulièrement des bourgs centres tels que Cormicy, Fismes ou Ville-en-Tardenois, proches des EPCI les plus concernés par les flux domicile-travail (mais aussi pour les lycéens et étudiants) vers la CU du Grand Reims.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

La mise en œuvre du Contrat Opérationnel de Mobilité sur ce bassin et la mise en service du nouveau réseau de transport en commun de la CU du Grand Reims sont l'occasion de se coordonner entre AOM pour repenser les liaisons vers la région Grand Est et plus particulièrement vers Reims. **Dans cette optique, il est proposé de :**

- **renforcer les échanges avec la Région Grand Est**, notamment pour les deux lignes TER Laon-Reims et Paris-Château-Thierry-Reims ;

- **s'appuyer sur l'étude du réseau interurbain de l'Aisne** (cf. fiche action n°4) pour envisager les évolutions nécessaires à une desserte plus régulière des lieux de départ des lignes de cars express du réseau Grand Reims Mobilités ;
- **renforcer la communication, côté Hauts-de-France, sur le réseau Grand Reims Mobilités et sur l'offre en Grand Est** ;
- **renforcer et pérenniser les échanges** avec la Région Grand Est, la Direction des Mobilités et des Transports de la CU du Grand Reims, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France et les AOM locales du Sud de l'Aisne ;
- **animer un groupe de travail avec les AOM volontaires, la Région et la CU du Grand Reims**, pour envisager de nouvelles solutions de mobilité permettant de rejoindre les points de départ des transports en commun vers Reims, depuis les communes du Sud de l'Aisne.

Enfin, il faut également prendre en compte **les études pour le SERM de Reims** qui pourront venir alimenter la réflexion sur les modes et projets de mobilités à déployer sur ce secteur du Sud de l'Aisne.



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Région Hauts-de-France
- Région Grand Est



PARTENAIRE(S)

- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- CU du Grand Reims
- AOM du Sud de l'Aisne



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026

- Réorganisation du réseau de cars interurbains de l'Aisne ;
- Mise en place du groupe de travail avec les deux Régions, les AOM et la CU du Grand Reims.

2

2027

- Expérimentations locales de nouvelles solutions de transports alternatives à la voitures individuelles.



INDICATEURS DE SUIVI

- Mise en place du groupe de travail (O/N) ;
- Nombre d'expérimentations engagées.



ACTIONS LIÉES

- FA 6 - Créer un espace opérationnel de dialogue avec IDFM ;
- FA 8 - Faire connaître les offres de mobilité existantes ;
- FA 13 - Accompagner les AOM en matière de billettique ;
- FA 14 - Accompagner les AOM en matière de distribution ;
- PAMS fiche action 4.1 - Améliorer la coordination interrégionales et interdépartementale en matière de mobilité solidaire.



Fiche action 8 - Faire connaître les offres de mobilité existantes

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



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 ainsi quatre réseaux de transports collectif urbain sur le bassin : Communauté d'agglomération du Pays de Laon (réseau TUL), SITUS (réseau TUS), CA de la Région de Château-Thierry (réseau Fablio), et Communauté de communes de Retz-en-Valois (réseau Villéo-Retzéo).

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 assurant 200 000 voyages quotidiens et 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 PassPass.fr présent sur passpass.fr, l'appli Pass Pass Mobilités et également déployé progressivement sur les sites web des membres du syndicat.

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, gazettes intercommunales, sites Internet est importante car elle permet de s'adresser à un large public. Toutefois, une attention particulière devra être portée aux populations qui ne sont pas à l'aise avec les outils digitaux.

A titre d'exemple, pour illustrer la nécessité de diversifier les canaux de communication, la CA de la Région de Château-Thierry s'appuie sur les outils d'informations voyageurs suivants pour son réseau Fablio : QR Code aux points d'arrêt, centrale de réservation téléphonique, site Internet, réseaux sociaux et informations par SMS pour les usagers inscrits à ce service.

De même, 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, des actions visant à valoriser l'utilisation des transports ferroviaires et interurbains seront lancées via différents supports, tels que le nouveau site Internet, des fiches 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 propose 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.

- **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 leurs retours sur le fonctionnement de ces 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 mobilités**

A l'échelle régionale, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France a développé un annuaire des services de mobilité qui sera mis en service au 4^{ème} trimestre 2025. Il recensera les aides et dispositifs de droit commun, comme ceux destinés à des publics vulnérables. Cet annuaire permettra en particulier de délivrer une information plus personnalisée.

Cette action figure également dans le plan d'actions en matière de mobilité solidaire (PAMS) du Sud de l'Aisne.

- **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 d'utiliser des 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 local des partenaires est une instance 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 doivent se saisir de cette instance notamment 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
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



PARTENAIRE(S)

- AOM
- EPCI (sans compétence)
- SMTCO
- Entreprises



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

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

2

Sur la durée du contrat

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage ;
- FA 9 - Poursuivre le développement des outils d'information voyageurs en accompagnant les AOM dans leurs travaux ;
- PAMS Fiche action n°1.1 - Centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire.



Fiche action 9 - Poursuivre le développement des outils d'information voyageurs en accompagnant les AOM dans leurs travaux

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Depuis plusieurs années, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France (SMMHdF) et le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO) 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 viser une information en temps réel.

Le Système d'Information voyageur Multimodal (SIM) Pass Pass, développé par le SMMHdF 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 AOM, permettant ainsi de réaliser des recherches d'itinéraires sur l'ensemble du périmètre des autorités. Pour ce faire le SMMHdF récupère l'ensemble des données des AOM mises à disposition sur le Point d'Accès National (PAN) ;
- 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 dans le cadre de PassPass Electrique, des parkings relais ainsi que des stationnements vélos sécurisés.

A noter que cet outil peut aussi proposer de l'information temps réel pour les AOM étant en capacité de partager ces données avec le Syndicat.

Sur le bassin du Sud de l'Aisne, le calculateur PassPass.fr, déployé par le Syndicat, regroupe les informations théoriques relatives aux réseaux de la Région (TER et cars), de la CA du Pays de Laon, du SITUS, de la CA de la région de Château-Thierry et de la CC de Retz-en-Valois.

Le SMMHdF 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, 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 européenne et nationale qui imposent de nouveaux formats (les normes et standards attendus sont explicités dans la FA 11 « 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 en prenant en compte ces nouveaux formats de données. Tout ce travail collaboratif entre AOM et le SMMHdF permettra une montée en compétence et en qualité des données sur les services de mobilité et contribuera au bon fonctionnement des outils d'information voyageurs.

Pour faciliter cette mise à disposition de données d'offre robustes, le SMMHdF pourra accompagner les AOM membres, 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'informations voyageurs déployés par le syndicat ou par d'autres.

Dans le même temps, le SMMHdF 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...).

Dans ce cadre, les actions suivantes sont retenues :

- **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° 11) ;
- **mettre en place des groupes de travail dédié à l'information voyageurs** pour partager des réflexions et les avancées des travaux.



PILOTE

- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Région Hauts-de-France
- AOM locales



PARTENAIRE(S)

- Exploitants



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

- Lancement des nouveaux médias du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.

2

2026-2029

- Accompagnement des AOM ;

- Animation du groupe de travail dédié à l'information voyageurs.



INDICATEURS DE SUIVI

- Mise en place de groupes de travail sur l'information voyageurs (O/N).



ACTIONS LIÉES

- FA 11 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs.



Fiche action 10 - Améliorer la diffusion de l'information sur les situations dégradées

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

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, pannes, intempéries...).

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



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 voiries, 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 applications mobiles des opérateurs de transport et des collectivités constitueront les vecteurs de communication privilégiés et pourront, le cas échéant, faire l'objet de développement spécifique 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 actions suivantes** :

- **établir un process avec les autorités 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** ;
- **mettre en place un process pour diffuser l'information concernant les perturbations programmées sur les différents réseaux**. Dans cette optique, **il s'agit de poursuivre le travail entamé afin de permettre la mise à disposition par l'exploitant du réseau TER des données temps réel** afin d'alimenter le système d'information voyageurs multimodal (à titre d'exemples : n° de train, n° de voie) ;
- **échanger sur les bonnes pratiques relatives à l'information en situation perturbée** afin de pouvoir dupliquer les dispositifs efficaces.



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Région Hauts-de-France
- AOM
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- Gestionnaires de voirie



PARTENAIRE(S)

- Gestionnaire de gares et PEM



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

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

2

2026-2029

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).



ELEMENTS FINANCIERS

- Prise en charge par l'AOM concernée.



INDICATEURS DE SUIVI

- Mise en place du process d'échange d'information entre les gestionnaires de voirie et les AOM (O/N) ;
- Mise en place du process de diffusion de l'information aux usagers (O/N).



ACTIONS LIÉES

- FA 9 - Poursuivre le développement des outils d'information voyageurs en accompagnant les AOM dans leurs travaux ;
- FA 11 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs.



Fiche action 11 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

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, la Région (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 :

- un service de transport régulier (urbain et/ou interurbain) ;
- du transport à la demande (TAD) ;
- de la mobilité partagée (covoiturage, autopartage, véhicules et suivi du stationnement du parc de véhicules) ;
- de la mobilité active (vélos en libre-service et suivi du stationnement du parc de vélos partagés) ;
- de la 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. La LOM demande que ces derniers comportent des informations relatives au fonctionnement du service de transport (horaires, lieux desservis, 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.

Dans le bassin Sud de l'Aisne, le SITUS et la CA de la Région de Château-Thierry sont membres du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France (SMMHdF). Les autres AOM ne sont membres d'aucun syndicat mixte de type SRU. Certaines de ces AOM ont mis en place des services de mobilité (transport en commun urbain, TAD, location de vélos) ou ont pour projet de mettre en place un service de mobilité (covoiturage organisé, TAD). De plus, les CC du Val de l'Aisne et du Pays de la Serre ne se sont pas saisies de la compétence mobilité et ne peuvent donc pas être membres d'un syndicat de type SRU.

Pour chacun de ces services de mobilité organisés ou prévus, il convient de le 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 ou de moyens humains et financiers, notamment pour les nouvelles AOM. Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ayant déployés les outils de l'écosystème Pass Pass (système d'information multimodal, système billettique, etc.) 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 et retours d'expériences.

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

- **recupérer les données d'offre théorique des transports en commun présents en Hauts-de-France** (AOM membres du Syndicat, autres AOM y compris de l'Oise via le SMTCO, CC Senlis Sud Oise, Région Hauts-de-France), en régions Grand Est et Ile-de-France, 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 les données 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 SMMHdF travaille sur les évolutions suivantes en matière de données :**

- En premier lieu, **l'intégration de l'ensemble 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, si disponible, 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, Siri...)**, 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, les 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** aux travers des nouveaux médias Pass Pass. La mise en place 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 **nous disposons également d'un Point d'Accès Régional (PAR), via Géo2France** (<https://www.geo2france.fr/portail/>). Cette plateforme permet entre autre, de mettre en commun les données des acteurs régionaux. 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.** 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 travaillé 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 d'un nouvel outil.** Les réflexions techniques sont en cours et devraient aboutir à la mise en production d'un NeTEx routier régional vers 2028 – 2029 ;
- **le chantier relatif aux données en temps réel** n'en est qu'aux prémices.

Afin d'accompagner au mieux les AOM du bassin Sud de l'Aisne, **cette action vise à :**

- **informer les AOM et plus particulièrement les nouvelles AOM, sur les obligations en matière de données** via l'organisation d'un webinaire par la Région et le Syndicat Mixte des Mobilités des 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

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



MAITRE D'OUVRAGE

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



PARTENAIRE(S)

- 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

2026 – 2027

- 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 des Hauts-de-France, à destination des AOM ;
- Nombre de jeux de données publiés sur le PAR et le PAN.



ACTIONS LIÉES

- FA 9 - Poursuivre le développement des outils d'information voyageurs en accompagnant les AOM dans leurs travaux.



Fiche action 12 - Améliorer la signalétique sur l'ensemble des points d'arrêts

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

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'arrêts 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 de 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.

A noter que la Région mène actuellement un travail fin de diagnostic et de géolocalisation pour ses 25 000 points d'arrêts routiers. Ce travail conséquent a débuté en 2025 et doit permettre d'identifier les problèmes de signalétique ainsi que les sites où des actions sont à mener. A titre d'exemple, la réhabilitation de la gare de Soissons a permis de repenser complètement la signalétique du site et d'intégrer des panneaux d'informations dynamiques.

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.

- **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'achats qui permet aux maîtres d'ouvrage de bénéficier de son expertise et de prix négociés.

Pour que ce type de services 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

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Région Hauts-de-France
- AOM



PARTENAIRE(S)

- Cerema
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- SNCF Gares et Connexions



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

A partir de 2025 jusqu'en 2027

- Campagne de géolocalisation et de collecte de données portant sur les 25 000 points d'arrêt routiers régionaux.

2

2027

- Définition des modalités d'articulation et d'harmonisation de la signalétique avec les AOM.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de PEM dont la signalétique a été revue ;
- Nombre de poteaux signalétiques installées sur les points d'arrêts routiers.



ACTIONS LIÉES

- FA 9 - Poursuivre le développement des outils d'information voyageurs en accompagnant les AOM dans leurs travaux ;
- FA 11 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs.



Fiche action 13 - Accompagner les AOM en matière de billettique

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

En Hauts-de-France, de nombreux systèmes billettiques 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 Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France (SMMHdF) veille à l'interopérabilité des systèmes de chaque AOM 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 Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (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 et est mis gracieusement à disposition de ses membres. Ce dernier est interopérable avec le système billettique régional Pass Pass depuis 2023.

Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France 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 Syndicat. Ainsi, pour les AOM participants à cette démarche, cela permet d'assurer une interopérabilité billettique entre les réseaux membres.

Sur le bassin de mobilité du Sud de l'Aisne, le SITUS et la Communauté d'agglomération de la Région de Château-Thierry, tous deux membres du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, ne disposent pas encore d'un système billettique interopérable avec Pass Pass. Les deux collectivités ont déployé un système billettique de type « cloud centric » antérieurement à leur adhésion au Syndicat. A ce jour, l'interopérabilité entre le système carte centrique de Pass Pass et les systèmes « cloud centric » n'est pas parfaitement assurée. Le Syndicat travaille actuellement pour trouver des solutions techniques qui permettront prochainement d'assurer cette interopérabilité. Sur le bassin de mobilité, il est à noter que le délégataire de la CA de la Région de Château-Thierry doit renouveler son système billettique en janvier 2026.

Le bassin de mobilité se caractérise également par des flux importants avec les Régions Ile-de-France et Grand Est. A ce jour, il n'existe pas d'interopérabilité entre les systèmes billettiques de ces régions et le système Pass Pass. Enfin, depuis le mois de septembre 2024, la Région Grand Est a mis en place un système de réservations obligatoires pour les passagers des TER. Cela concerne notamment ceux montant en gare de Château-Thierry ou de Laon, les deux lignes étant exploitées par cette Région.



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 SMMHdF 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...). 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 stationnement vélos sécurisés.

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 :

- **le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France est à disposition de ses 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 syndicat 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...), des supports, de l'hébergement et de l'assistance à maîtrise d'ouvrage.** Cela permettra ainsi au SMMHdF de proposer à ses membres une solution billettique « clés en mains » favorisant l'interopérabilité et l'intermodalité.

Au préalable, tout territoire (hors cas particulier de l'Oise) souhaitant utiliser la carte Pass Pass et opérer des actions en faveur de l'interopérabilité devra devenir membre du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France et s'engager au respect du référentiel fonctionnel commun (REFOCO) Pass Pass.

En parallèle, **le SMMHdF pourra mener une étude stratégique sur les évolutions technologies 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.



PILOTE

- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

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



PARTENAIRE(S)

- AOM
- Région Hauts-de-France
- Opérateurs de mobilité



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de territoires avec une billettique compatible Pass Pass ;
- Nombre de territoires adhérents du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.



ACTIONS LIÉES

- FA 2 – Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- FA 14 - Accompagner les AOM en matière de distribution.



Fiche action 14 - Accompagner les AOM en matière de distribution

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

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. Dans ce contexte, pour faciliter les déplacements des usagers, il apparaît nécessaire que les différents outils déployés proposent un niveau de services équivalents entre eux ou qu'ils puissent distribuer des titres multi-opérateurs.

En parallèle, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France (SMMHdF) 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 Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, soient en capacité de distribuer les titres de l'ensemble des réseaux de leurs membres.

Il s'agira donc de **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 du SMMHdF concernant leurs outils de distribution digitaux ou physiques et en lien avec les travaux sur la billettique.

Il est donc proposé de **mettre en place un accompagnement par le SMMHdF auprès 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 PAMS du Sud de l'Aisne.

Ainsi une formation sera proposée pour les agents des réseaux de transports ou les nouveaux lieux de distribution des titres

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 la question de la localisation des équipements de distribution, notamment en ce qui concerne les lieux multiservices (Maisons France service, Maisons de la mobilité, etc.) afin d'intégrer la distribution dans une démarche d'« aller vers ». Cela permettra de répondre pour partie, à l'éloignement constaté des services dans les territoires ruraux à la population vieillissante.



PILOTE

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



MAITRE D'OUVRAGE

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



PARTENAIRE(S)

- Opérateurs de mobilité



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

- 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 stratégie et outils de distribution.



INDICATEURS DE SUIVI

- Part des réseaux de transport du bassin pouvant être distribués via les outils du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.



ACTIONS LIÉES

- FA 13 - Accompagner les AOM en matière de billettique ;
- PAMS Fiche action 1.2 - Former les acteurs généralistes, primo accueillants, prescripteurs et les acteurs relais à la mobilité solidaire.



Fiche action 15 - Moderniser les pôles d'échanges multimodaux (PEM) et accompagner les maîtres d'ouvrage dans leur projet

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Les pôles d'échanges multimodaux (PEM) 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 de mobilité Sud de l'Aisne, de nombreux projets d'aménagement de PEM et d'abords de gares ont été réalisés et portés localement. Plus récemment, de nombreux projets ont été menés à bien ou sont en cours que ce soit sur les principaux sites ou sur des points d'arrêts ferroviaires secondaires :

- les travaux d'aménagement ont été récemment terminés dans la gare de Soissons (PEM régional) et la halte ferroviaire de Chézy-sur-Marne. A noter que ces deux sites font l'objet de réflexions quant à la réalisation de nouveaux projets d'aménagement ;
- la gare de Château-Thierry est actuellement en phase de projet concernant l'aménagement de ses abords ;
- enfin, les gares de Laon et de Villers-Cotterêts font l'objet de réflexions quant à la réalisation de projets d'aménagement.

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 les principes d'utilisation de cette typologie par l'ensemble des acteurs, notamment sur sa déclinaison au travers de documents de planification locaux. Cela doit ainsi permettre d'avoir une classification des sites harmonisés et de s'assurer de la cohérence des choix entre territoires. La Région a alors en particulier arrêté la liste des sites relevant des 2 premières catégories, à savoir les PEM régionaux et les PEM de rabattement vers les métropoles. En parallèle, **la Région a mis en place un cahier de préconisations** visant à cibler les aménagements à réaliser ou à traiter sur chaque site « PEM » (délibération n°2023-01484 du 12 octobre 2023).

Ainsi, les territoires sont invités à préciser le rôle des PEM sur leur ressort territorial en s'appuyant sur le référentiel SRADDET et sur le cahier de préconisations de la Région (orientations et choix d'aménagement).

Sur ce bassin, la réalisation la plus récente est celle de Soissons. Les agglomérations de Château-Thierry et de Laon réfléchissent actuellement à des projets de réhabilitation et développement de leur PEM de gare.

Sur les sites identifiés et considérés comme prioritaires par les partenaires, les maitres d’ouvrage pourront engager 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.

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.

En effet, sur le bassin de mobilité Sud de l’Aisne, certains sites peuvent présenter des dysfonctionnements ne permettant pas une circulation et des changements de modes aisés. Des réflexions pourraient ainsi être lancés sur des sites préalablement identifiés comme Saint-Erme-Outre et Ramecourt, Villers-Cotterêts, Chézy-sur-Marne et Mareuil-sur-Ourcq.

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** (autour des gares ferroviaires) 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.

Par ailleurs, il est proposée une revue de projet annuelle entre la Région et SNCF Gares et Connexions afin d’examiner l’ensemble des projets en cours ou à venir, d’identifier les points de blocage et de proposer des solutions possibles le cas échéant, en particulier pour des projets se situant dans le bassin de mobilité Sud de l’Aisne. Des retours spécifiques à chaque site pourront être faits lors des instances de suivi de chaque projet. À terme, un accompagnement de ce type pourrait aussi être proposé sur des sites non ferroviaires (cas des PEM routiers) ou sur les aires de mobilité rurale.



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D’OUVRAGE

- Acteurs locaux (EPCI / communes)



PARTENAIRE(S)

- SNCF Gares et Connexions
- AOM



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026

- Elaboration du guide d'aménagement des PEM ;
- Identification des sites présentant des dysfonctionnements.

2

Sur la durée du contrat

- Accompagnement des maîtres d'ouvrage sur la durée du contrat.



ELEMENTS FINANCIERS

- Politique régionale d'accompagnement des projets d'aménagement des abords de gares ;
- FEDER.



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 et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage ;
- FA 12 – Améliorer la signalétique sur l'ensemble des points d'arrêts.



Fiche action 16 - Assurer la continuité des itinéraires cyclables structurants

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La Région Hauts-de-France a actualisé le schéma régional des véloroutes (SRV) en octobre 2023, lors de l'adoption de son plan vélo. La constitution du schéma régional permet de rendre plus lisibles et cohérentes les politiques de création d'infrastructures cyclables et notamment la hiérarchisation des axes à aménager à l'échelle régionale : prioritairement les axes européens, puis nationaux, régionaux et locaux. A noter que ces derniers ne peuvent pas être financés par la Région mais sont éligibles aux fonds européens s'ils sont situés en zone urbaine.

Les schémas locaux de planification et cyclables doivent tenir compte du SRV qui est également inscrit dans le SRADDET de la Région Hauts-de-France. Dans ce cadre, le schéma régional doit être intégré aux documents de planification : SCoT, PLUi ou PLU.

Via leur plan de mobilité ou leur schéma cyclable, les EPCI définissent généralement des itinéraires structurants à aménager pour leur territoire. Il convient dès lors de garantir une continuité et une homogénéité d'aménagement entre les sections qui peuvent être réalisées par des maîtres d'ouvrage différents.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

La définition des axes à aménager par les EPCI 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.

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 PEM.

Les collectivités pourront aussi s'appuyer sur le Plan Vélo Régional qui a pour finalité de développer les mobilités actives, décarbonées, et de courtes distances, tout en s'inscrivant dans l'objectif national de faire passer la part modale du vélo de 3 % à 12 % d'ici 2030. Le Plan Vélo Régional 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. Il vise enfin à assurer la continuité des grands itinéraires structurants nécessaires à l'essor du tourisme à vélo en Hauts-de-France, que ce soit pour les clientèles en séjour attirées par une découverte décarbonée et alternative du territoire, ou pour les clientèles itinérantes qui traversent notre région en provenance des grands bassins émetteurs que sont notamment l'Île-de-France, l'aire urbaine lilloise, le Bénélux et l'Allemagne.

Dans le cadre de son chef de filât, 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 SRV.

La démarche de la CC de la Champagne Picarde pour assurer la continuité de la V34 (venant du département des Ardennes) sur son territoire constitue une bonne pratique qu'il s'agira de partager avec les AOM du bassin de mobilité.

Sur ce bassin, il faut également souligner le projet de voie verte porté par la CC de Retz-en-Valois entre La Ferté-Milon et Pierrefonds.

Dans cet écosystème, **les Départements ont également un rôle particulier à jouer** en étant :

- interlocuteurs incontournables en tant que gestionnaire des voiries départementales ;
- associés à l'élaboration des schémas directeurs cyclables des EPCI ;
- garants 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.

Les actions suivantes seront donc à mettre en place :

- **réaliser 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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

- Bilan annuel du Plan Régional Vélo.

2

2026-2029

- Travaux en continu sur la durée du contrat.



ELEMENTS FINANCIERS

- SRV et FEDER ;
- Dispositifs de la Région ;
- Dispositifs du Département de l'Aisne pour l'aménagement de la V52 notamment.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de km du SRV réalisés.



ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage ;
- FA 21 - Faciliter la pratique du vélo pour le dernier kilomètre et les déplacements du quotidien.



Fiche action 17 - Faire connaître et développer les aires de covoiturage

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Dans le bassin de mobilité du Sud de l'Aisne, plusieurs AOM réfléchissent activement sur les questions de mobilités partagée (covoiturage et autopartage). Les Communauté d'agglomération du Grand Soissons, de la Région de Château-Thierry et le PETR du Pays de Thiérache envisagent prochainement des actions sur ces sujets. Par ailleurs, depuis janvier 2024, la Communauté d'agglomération du Pays de Laon s'est associée avec les Communautés de communes du Chemin des Dames, de la Champagne-Picarde, et du Pays de la Serre pour mettre en œuvre une expérimentation de covoiturage à l'échelle de leur territoire. Enfin, la Communauté de communes du canton de Charly-sur-Marne a mis en place un site gratuit de covoiturage pour les habitants du Sud de l'Aisne et des environs.

L'action publique en matière de covoiturage, ne relève pas uniquement des AOM. Par exemple, les communes et intercommunalités 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, vélos en libre-service...). Ces aires ont un rôle essentiel dans l'essor de la pratique du covoiturage.

L'article L.1231-15 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 destinées à faciliter la pratique du covoiturage ». Ni le Département de l'Aisne ni la Région ne disposent d'un tel schéma, mais des aires de covoiturage sont réalisées depuis plusieurs années, principalement en accotement des axes routiers les plus fréquentés.

Le recensement des aires de covoiturage est possible via la base nationale des lieux de covoiturage (BNLC) qui compte actuellement 8 aires de covoiturage sur le bassin du Sud de l'Aisne. 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

Les aires de covoiturage sont déterminantes pour le développement de la pratique du covoiturage, notamment au droit des principaux axes routiers et de certaines gares (bien localisées pour favoriser le covoiturage) ou encore pour créer des lignes de covoiturage. Aussi, **deux actions sont proposées** 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**. A 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'usagers 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'agirait en particulier de proposer un maillage-cible d'aires, en s'appuyant sur les schémas départementaux et en complétant là où ils n'existent pas, comme c'est le cas dans l'Aisne. Ce travail nécessitera également de prendre en compte les principales aires identifiées dans les autres schémas locaux.

Sur le bassin de mobilité Sud de l'Aisne, l'expérimentation initiée par la Communauté d'agglomération du Pays de Laon et les Communautés de communes du Chemin des Dames, de la Champagne-Picarde, et du Pays de la Serre doit également permettre, pour ces EPCI, de définir plus finement le maillage des aires de covoiturage.



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Région Hauts-de-France
- AOM
- Gestionnaire de voirie



PARTENAIRE(S)

- Département
- SANEF
- SNCF Gares et Connexions



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026

- Élaboration d'un schéma régional de développement des aires de covoiturage.



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 € <i>(pour 40 places)</i> 4 125 €/place | 54 000 € <i>(pour 15 places)</i> 3 600 €/place | 32 500 € <i>(pour 10 places)</i> 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 |



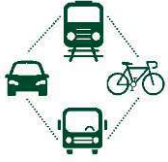
INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- FA 20 - Favoriser le développement de la mobilité partagée, en particulier dans les secteurs peu denses.



Annexe fiche action 17 - 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



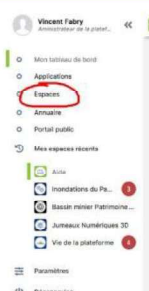
Design UI/UX - Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

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.



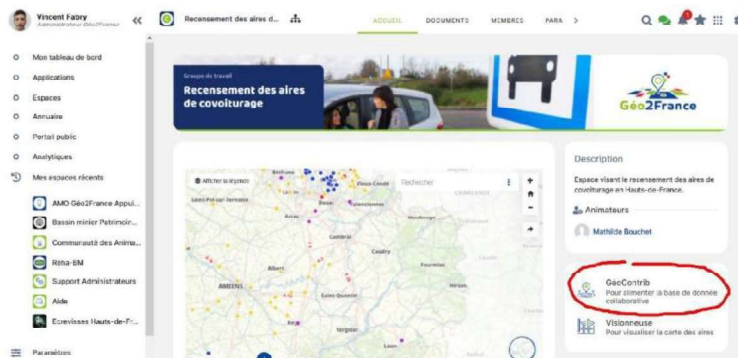
Design UI/UX - Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

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

Alimenter la base de donnée

Outil : GéoContrib

- Pointer l'aire de covoiturage dans la carte :



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

7

Alimenter la base de donnée

Outil : GéoContrib

- Remplir le formulaire (qui correspond au modèle de donnée discuté en groupe de travail, et compatible avec le modèle national)

DATE

DONNÉES MÉTIER

Identifiant du lieu de covoiturage

Le nom du lieu de covoiturage. Recommandation : inutile de répéter la nature du type de covoiturage

L'adresse du lieu

La commune / le lieu-dit du covoiturage

Le code INSEE de la commune d'implantation

Le type de lieu de covoiturage

Date de dernière mise à jour des données

jj / mm / aaaa

Le lieu est-il ouvert



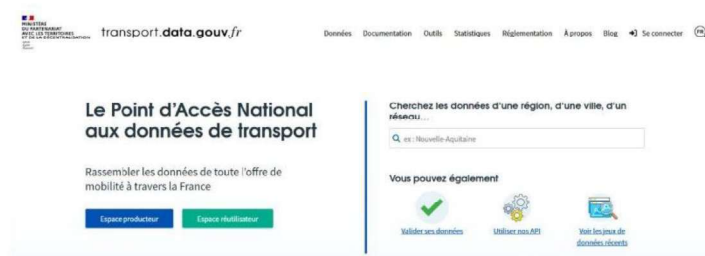
Design UI/UX - Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

8

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](https://transport.data.gouv.fr)



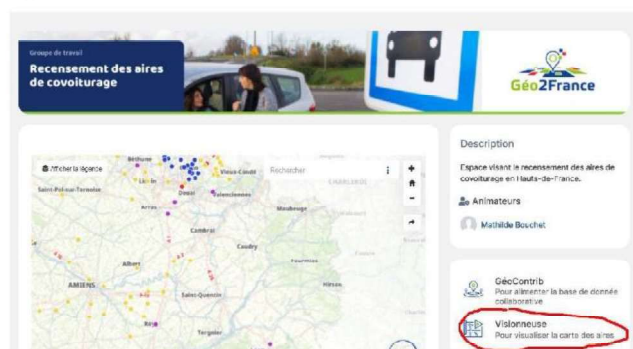
Design UI/UX - Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

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 :



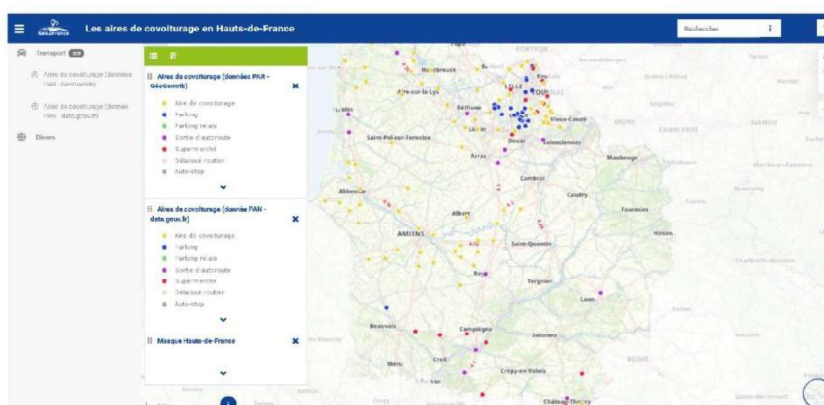
Design UI/UX - Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

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

PROJET



Fiche action 18 - Etudier le développement de TAD sur les différents EPCI

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

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.

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 territoire du bassin de mobilité, les quatre collectivités AOM disposant d'un service de transport collectif urbain proposent également un service de TAD : CA du Pays de Laon, SITUS, CA de la Région de Château-Thierry et CC de Retz-en-Valois. Par ailleurs, sur la Communauté de communes du Canton d'Oulchy-le-Château, les communes de Chaudun et de Rozières-sur-Crise sont desservies par le TAD du SITUS, les deux communes étant membres de ce syndicat intercommunal de transport.

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 (définitions des besoins, faisabilité technique, définition du mode de TAD et des lignes, estimation des coûts, ...) afin de construire une offre efficace pour les finances locales et efficace pour les usagers.

Depuis le milieu de l'année 2024, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France a mis en place une centrale d'achat pour la création de services TAD. Les membres du SMMHdF peuvent donc mobiliser cet outil afin de bénéficier de tarifs préférentiels et de disposer de la centrale de réservation TAD créée dans ce cadre.

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 régionale France Mobilité pour un accompagnement de premier niveau** (technique et juridique) 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).



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- AOM



PARTENAIRE(S)

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Dès 2025

- Sur les ressorts territoriaux des AOM intéressées.



ELEMENTS FINANCIERS

- Coût d'une étude de faisabilité pour un projet de TAD : de 25 000 € à 35 000 € HT ;
- Coût de fonctionnement : de 20 000 € à 60 000 € par an et par véhicule (accès à la centrale de réservation, coûts d'exploitation des véhicules, etc.) ;
- Coût moyen d'investissement pour un véhicule 9 places :
 - ▶ 35 000 € HT pour un véhicule électrique ;
 - ▶ 20 000 € HT pour un véhicule thermique.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de lignes de TAD disponibles sur le bassin.



ACTIONS LIÉES

- FA 2 - Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage ;
- FA 5 - Développer les partenariats entre les AOM locales et la Région pour construire des offres de mobilité coordonnées ;
- FA 8 - Faire connaître les offres de mobilité existantes.



Fiche action 19 – Faciliter la mobilité électrique en zone peu dense

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

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 efficace.

Si des solutions nouvelles et complémentaires à la voiture existent et peuvent être mises en œuvre (cf. fiche-action 20 sur les mobilités partagées), le développement de la mobilité électrique en zone peu dense 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 zone peu dense.

La France s'est fixé 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 électriques (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 électrique (SDIRVE). Dans l'Aisne, le SDIRVE est élaboré au niveau départemental et piloté par l'USEDA. L'exploitation des borne IRVE déployées par l'USEDA est confiée à des exploitants commerciaux, il s'agit depuis peu de la société Electromaps.



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 collectivités compétentes pour les IRVE, notamment l'USEDA, 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.

La Région sera particulièrement attentive à la bonne articulation des SDIRVE avec ceux réalisés dans les autres territoires de la région, ainsi qu'à la prise en compte des initiatives régionales, et notamment le réseau régional de recharge Pass Pass électrique qui couvre les territoires du Nord, du Pas-de-Calais et de l'Oise, dispositif qui est ouvert à l'ensemble des collectivités.

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 CEE, piloté par l'Avere au niveau national, est délégué à des porteurs régionaux comme Pôle Energies 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.ie-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

- USEDA
- EPCI/AOM



PARTENAIRE(S)

- Pôlenergie
- Entreprises
- EPCI/AOM



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Dès 2025

- Travaux en continu sur la durée du contrat.



ELEMENTS FINANCIERS

- Coût de mise en place d'une station de recharge avec 4 bornes de recharge électrique : entre 15 000 € et 25 000 € HT (selon emplacement et travaux nécessaires).



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 et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage.



Fiche action 20 - Favoriser le développement de la mobilité partagée, en particulier dans les secteurs peu denses

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

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 du transport.

Deux 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 depuis seulement 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 ;
- **L'activité d'auto-partage** 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 ou servir pour des personnes n'ayant pas de voiture personnelle. En milieu urbain, combiné à un système de transport collectif efficace, l'autopartage peut même permettre de se passer totalement de voiture individuelle.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'action de la puissance publique en faveur du covoiturage peut être 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 ;

- **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 (pour plus de précision, se référer à la fiche action n°17). Sur ce point, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France (SMMHdF) 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.

Sur le bassin de mobilité Sud de l'Aisne, l'expérimentation initiée par la Communauté d'agglomération du Pays de Laon et les Communautés de communes du Chemin des Dames, de la Champagne-Picarde, et du Pays de la Serre doit être valorisée et peut servir d'exemple auprès d'autres collectivités volontaires sur ce sujet.

En complément de ces deux leviers de développement, il est proposé de développer la pratique du covoiturage en s'appuyant sur la plateforme Pass Pass Covoiturage.

Depuis le 2^{ème} semestre 2024, la plateforme Pass Pass Covoiturage évolue vers une version 2.0, avec deux nouveaux prestataires, l'un dédié à l'animation et la promotion du covoiturage, Ecov, et l'autre dédié à la maintenance et l'évolution de la plateforme, 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 Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, 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 SMMHdF 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.

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 ;
- **le développement d'un service d'autopartage** : 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.

Dans ce cadre, il est proposé de mettre en place un accompagnement des maîtres d'ouvrages pour les projets de mobilité partagée.

La mise en place de services de covoiturage et d'autopartage 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 ou par le Cerema (avec des modalités pouvant être différentes suivant si le porteur est adhérent du Cerema ou non).



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- AOM pour les services
- Département et collectivités gestionnaires de voiries pour les infrastructures
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France (Pass Pass Covoiturage)



PARTENAIRE(S)

- ADEME
- Cerema
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- Département de l'Aisne



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Dès 2025

- Travaux en continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de trajets proposés sur la plateforme passpasscovoiturage.fr ;
- Nombre d'AOM proposant un service d'autopartage.



ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage ;
- FA 8 - Faire connaître les offres de mobilité existantes ;
- FA 17 - Faire connaître et développer les aires de covoiturage.



Fiche action 21 - Faciliter la pratique du vélo pour le dernier kilomètre et les déplacements du quotidien

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

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 et jusqu'à 10 km pour un vélo avec assistance électrique, ceci pour les usages du quotidien : se rendre à l'école, au travail, faire les courses.

Le traitement du « dernier kilomètre » est l'un des leviers pour favoriser la 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, etc.

En zone peu dense, les aménagements peuvent favoriser le développement de la pratique quotidienne du vélo : création de pistes cyclables, mise à disposition de vélos, stationnements sécurisés ...



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Afin de traiter le « dernier kilomètre » et faciliter la pratique du vélo, les partenaires locaux, au premier rang desquels figurent les AOM, peuvent **travailler 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. Le FEDER (PO 2022-2027) pourra être mobilisé en priorité sur les projets cyclables situés en zone urbaine et la Région accompagnera les porteurs de projet dans l'élaboration de leur dossier de demande ;
- **Proposer un nombre suffisant de stationnements adaptés en gare (sécurisés, abrités, éclairés...).** Pour ce faire, la Région peut accompagner techniquement les AOM dans leurs projets et le cas échéant compléter les financements de l'Etat. 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 par badges, en gare ou en ville, il sera nécessaire d'assurer l'interopérabilité des systèmes d'accès avec le système régional billettique 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 ;

- **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. A titre d'exemple, la Communauté d'agglomération du Pays de Laon et le SITUS ont mis en place un service de location de VAE avec des stations en divers points stratégiques de leur territoire. De son côté, la CC de la Champagne-Picarde propose des locations de vélo longues durées auprès du réseau de Maisons France Services du territoire ;
- **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 le 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). A 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 ;
- **Veiller à 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. La Région sera par ailleurs garante de la cohérence entre les schémas locaux et le schéma régional des véloroutes (SRV). Ce dernier 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...). A titre d'exemple, la CC de la Champagne-Picarde travaille à l'aménagement de la V34 (véloroute du canal des Ardennes) permettant notamment la jonction avec la V30 dans l'Aisne. Ce travail s'effectue en parfaite collaboration avec les EPCI et communes voisines concernés, le Département des Ardennes, le Département de l'Aisne, l'Etat et la Région.



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- AOM
- Région Hauts-de-France
- Département
- SNCF Gares et Connexions
- EPCI (sans compétence)



PARTENAIRE(S)

- ADEME
- CREM
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1
2027

- Réalisation d'études et expérimentations sur la durée du contrat pour les investissements



ELEMENTS FINANCIERS

Idée de coûts relatifs aux actions proposées :

- Coût d'une étude : 15 000 € à l'échelle d'une AOM ;
- Coût moyen d'un stationnement sécurisé en gare : de 20 000 € HT pour 10 places collectifs à 80 000 € HT pour 40 places ;
- Expérimentation de vélos en libre-service : entre 1 500 et 3 000 € par vélo (investissement et fonctionnement).



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de stationnements sécurisés réalisés au droit des gares.



ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage ;
- FA 8 - Faire connaître les offres de mobilité existantes ;
- FA 16 - Assurer la continuité des itinéraires cyclables structurants.



Fiche action 22 - Promouvoir le développement de services en zone rurale en s'appuyant sur les outils de mobilité inversée

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Dans le bassin de mobilité Sud de l'Aisne, les communes dites urbaines (selon la typologie de l'Insee) sont principalement regroupées autour de trois pôles de densité intermédiaire : Laon, Soissons et Château-Thierry. Le reste du bassin est composé de communes rurales autonomes peu ou très peu denses, notamment au nord-est du Laonnois et au nord de Château-Thierry. La zone d'influence de l'agglomération de Reims, relativement importante à l'est du bassin de mobilité est également à prendre en compte. On constate ainsi que 20% de la population du bassin réside dans une commune rurale autonome (peu ou très peu dense).

On observe comme corollaire de cette architecture territoriale un taux moyen de motorisation de 86% sur l'ensemble du bassin, supérieur à la moyenne régionale.

Parallèlement, le bassin Sud de l'Aisne est caractérisé par un poids des seniors dans la population nettement supérieur à la moyenne régionale : les plus de 65 ans représente 20 % de la population totale du bassin (18,2 % au niveau régional). Les personnes âgées de 75 ans et plus représentent 9 % de la population totale contre 8 % en moyenne régionale. Dans ce contexte, si les tendances actuelles se prolongent, la part des 75 ans et plus devrait augmenter d'environ 65 % d'ici 2040, tandis que celle des jeunes (15-29 ans) pourrait diminuer de 8 %. Les plus de 75 ans représenteraient ainsi 15 % de la population du bassin de mobilité Sud de l'Aisne en 2040.

Ce vieillissement de la population implique des enjeux en matière de déprise automobile, de perte d'autonomie, de prévention de cette perte d'autonomie et d'accès aux soins, d'autant que des problématiques d'accès aux équipements de services publics sont observées pour l'ensemble du bassin Sud de l'Aisne (en dehors des pôles urbains et de leurs proches périphéries).



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Les problématiques d'accès aux équipements et services sont autant liées à des choix d'aménagement qu'à des difficultés de mobilités des différents publics.

Si l'on peut tendre vers une meilleure mobilité pour tous, il faut aussi envisager des solutions qui permettent moins de mobilité. Dans les zones peu denses, les solutions de réimplantations de services, notamment avec le déploiement des Maisons France Services ou encore la création de commerce multiservices, peuvent répondre à des besoins et limiter la mobilité contrainte de certains publics.

De même, le développement des services de type « aller-vers », en particulier pour l'accès aux soins ou l'accès aux services publics peut permettre de toucher des personnes peu mobiles (jeunes, personnes âgées, personnes sans permis ou sans véhicules), dans les secteurs où les transports en commun ne sont pas présents. Le bus « Aisne Actifs » est un bon exemple sur lequel capitaliser pour développer d'autres services de ce type au sein du bassin de mobilité. Il en est de même du réseau de trois Maisons France Services mis en place sur le territoire de la Communauté de communes de la Champagne-Picarde.

Dans ce contexte, **les AOM et collectivités parties prenantes du COM sont invités à :**

- **s'appuyer sur les préconisations du SRADDET pour renforcer les services et équipements dans les centralités rurales.** Dans ce cadre, il est possible de prendre appui sur des dispositifs existants comme le soutien régional à l'installation de Maisons de santé ou l'Appel à Projets régional « Maintien du dernier commerce de proximité dans une commune » ;
- **réinterroger les services et outils existants sur leurs territoires** pour répondre aux besoins des habitants les moins mobiles ;
- **se coordonner pour créer, quand cela est possible, des services mutualisés** de type « Maisons France Services » ou bus itinérants (cf. fiche action 4.5 du PAMS) ;
- **développer les services rendus dans les Maisons France Services et les accueils publics des collectivités** en permettant par exemple l'achat et l'édition de titres de transport (cf. fiche action n°14).



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Département de l'Aisne



PARTENAIRE(S)

- AOM et EPCI
- Associations
- Etat



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026

- Mise en place d'une formation à la mobilité pour les agents d'accueil en Maison France Services ou en collectivités (mairie, EPCI).

2

2027

- Déploiement de système de vente de titres de transport en commun dans les accueils des Maisons France Services.



ELEMENTS FINANCIERS

- Coût d'un agent pour assurer les permanences en Maison France Services : environ 30 000 € par an.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de Maisons France Services créées ;
- Nombre de points équipés de système de distribution de titres de transport.



ACTIONS LIÉES

- FA 8 - Faire connaître les offres de mobilité existantes ;
- FA 14 - Accompagner les AOM en matière de distribution ;
- PAMS Fiche action 4.5 – Anticiper le vieillissement de la population en développant des services adaptés à la mobilité des seniors.



Glossaire

- ADEME : Agence de l'Environnement et de Maîtrise de l'Energie
- AMO : Assistance à Maîtrise d'Ouvrage
- 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
- CABage : Contrôle d'Accès Billet
- CARCT : Communauté d'Agglomération de la Région de Château-Thierry
- CC : Communauté de Communes
- 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
- DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
- EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
- FEDER : Fond Européen de Développement des Espaces Ruraux
- Géo2France : Plateforme partenariale réunissant des utilisateurs et des producteurs de données dans les Hauts-de-France

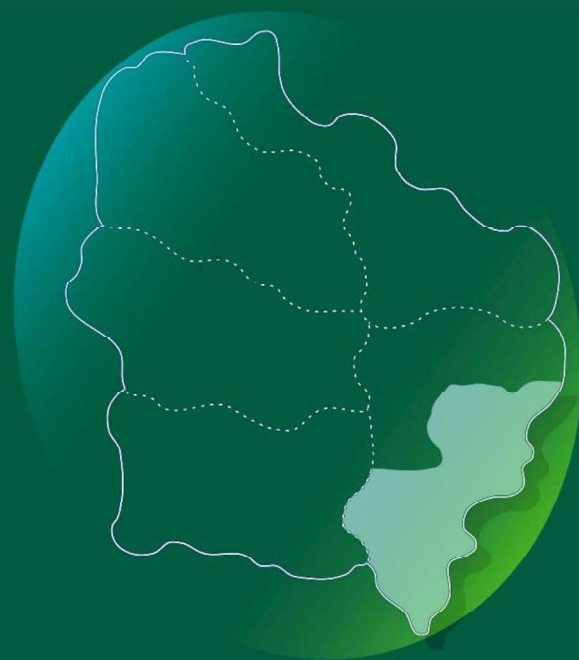
- GTFS : General Transit Feed Specification (format de données)
- GTFS-RT : General Transit Feed Specification-Real Time (format de données)
- IDFM : Ile-de-France Mobilités
- INSEE : Institut National des Statistiques et des Etudes Economiques
- IRVE : Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques
- LOM : Loi d'Orientations sur les 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
- PEM : Pôle d'Echanges Multimodal
- PETR : Pôle d'Équilibre Territorial et Rural
- PLU : Plan Local d'Urbanisme
- PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal
- 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
- SCoT : Schéma de Cohérence Territorial
- SDC : Schéma Directeur Cyclable



Glossaire

- SERM : Service Express Régional Métropolitain
- SIM : Système d'Information Multimodal
- SIRI : Service Interface for Real time Information (format d'échange de données)
- SITUS : Syndicat Mixte Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais
- 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
- TADAO : Réseau de transport en commun organisé par Artois Mobilités
- TER : Train Express Régional
- TERGV : Train Express Régional à Grande Vitesse
- TPV : Terminal Point de Vente
- TPVS : Terminal Point de Vente Simplifié
- TUL : Transports Urbains du Laonnois
- TUS : Transports Urbains du Soissonnais
- UE : Union Européenne
- USEDA : Union des Secteurs d'Énergie de l'Aisne
- VAE : Vélo à Assistance Électrique



Septembre 2025