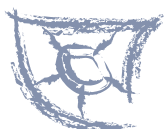


RENCONTRES DE LA MOBILITÉ # 4

Thème : la mobilité en zones
rurales et périurbaines

Les actes

Caen, le 13 mars 2023



INTRODUCTION	3
Le thème	4
Le programme	5
 INTRODUCTION DES 4^{ÈMES} RENCONTRES DE LA MOBILITÉ	 6
 1^{ÈRE} PARTIE : L'ACTUALITÉ MOBILITÉ DU TERRITOIRE	 8
Présentation des grands résultats de l'enquête de mobilité certifiée CEREMA 2022 de Caen la mer à l'échelle du Calvados	8
Présentation de l'actualité de l'observatoire des mobilités de l'AUCAME	9
Point sur l'actualité mobilité des partenaires de l'observatoire	9
 2^{NDE} PARTIE : MOBILITÉ EN ZONES RURALES ET PÉRIURBAINES, QUELS ENJEUX POUR LES TERRITOIRES DEPUIS LA PROMULGATION DE LA LOM ?	 12
Panorama local des pratiques de mobilité en zones rurales et périurbaines	12
Les transports face au défi de la transition énergétique : quels leviers pour les mobilités en zones peu denses ?	13
De la prise de compétence mobilité à la définition d'une stratégie : exemple de la Communauté de communes des Vallées de l'Orne et de l'Odon	15
La Région, chef de file des mobilités et son action en territoires ruraux et périurbains	17
 CONCLUSION DE CES 4^{ÈMES} RENCONTRES DE LA MOBILITÉ	 19
 ANNEXES	 20

*Toutes les publications de l'Observatoire mobilités
sont téléchargeables sur le site de l'Agence :*

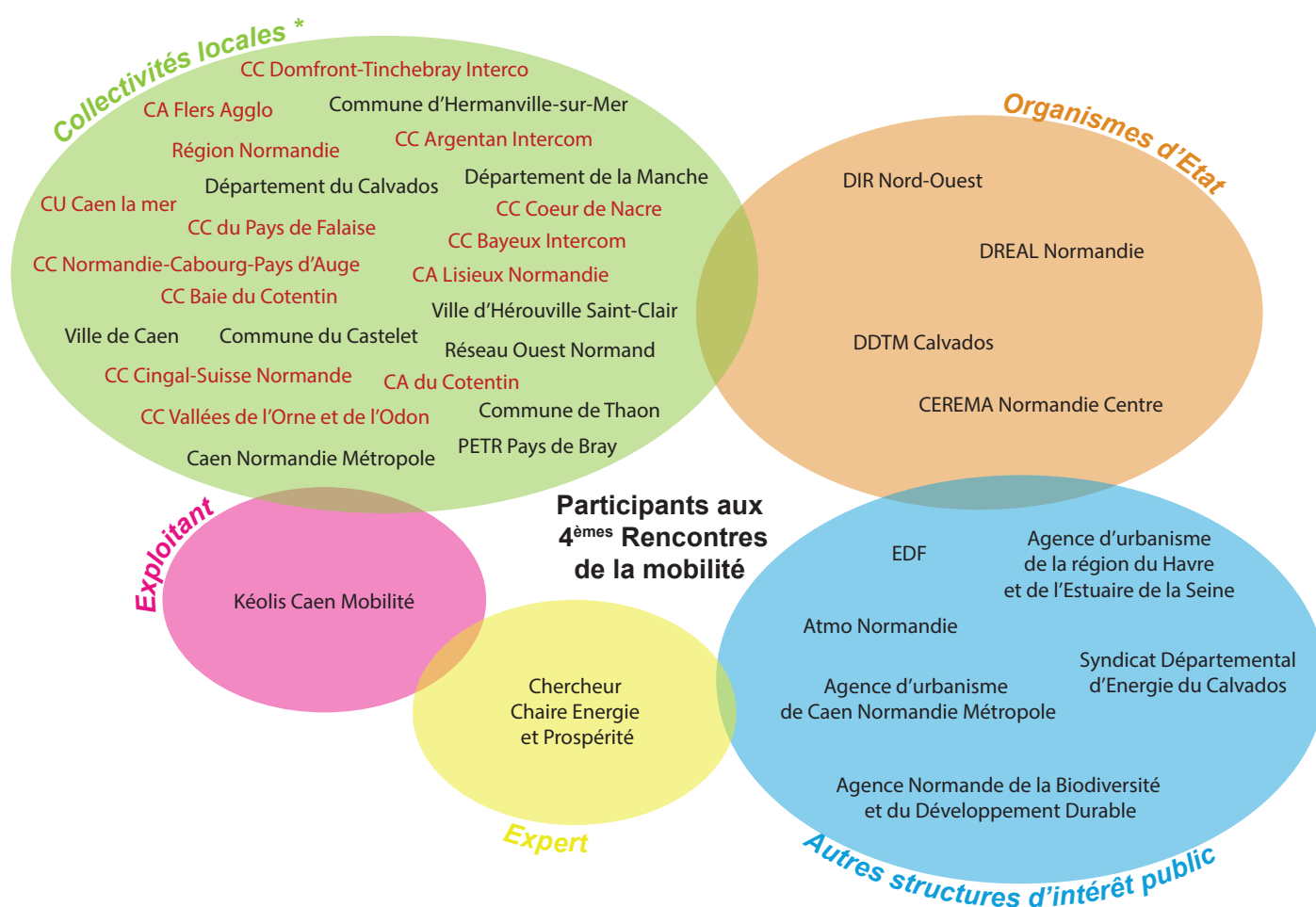
www.aucame.fr

Quatrième édition du genre, les dernières Rencontres de la mobilité, organisées par l'AUCAME dans le cadre de l'observatoire des mobilités, se sont déroulées le 13 mars 2023, au Pavillon à Caen. Moment de restitution auprès des partenaires des travaux de l'observatoire, ces Rencontres sont un lieu d'échanges et de partage d'informations. Elles ont aussi vocation à favoriser les synergies entre les acteurs de la mobilité, et plus généralement, ceux de l'aménagement de la région caennaise.

Cette édition signe le retour de cet événement après quatre années d'interruption marquées par la crise sanitaire de la COVID19. L'intérêt des

acteurs locaux pour cet événement ne s'est pas tari depuis tout ce temps, l'ensemble des places disponibles pour l'événement ayant trouvé preneur. On dénombre ainsi **plus d'une soixantaine de participants** pour cet après-midi d'échanges, représentant **une quarantaine de structures différentes**.

Le présent document vise à synthétiser l'ensemble des échanges ayant eu lieu durant le séminaire. Les supports de présentation des différents intervenants sont disponibles en annexe du document.



* Autorité organisatrice de la mobilité

Liste des organismes présents aux quatrièmes Rencontres de la mobilité

Le thème

Le Comité partenarial de suivi de l'observatoire des mobilités a fait le choix de s'intéresser à la **mobilité en zones rurales et périurbaines**. Ce choix a été unanime et démontre bien toutes les attentes actuelles autour de cette thématique.

Sur ces territoires où la voiture individuelle semble encore le moyen de locomotion le plus adapté et le plus rationnel et où les moyens des collectivités pour faire sont plus limités, la décarbonation des mobilités telle que voulue aujourd'hui par la Stratégie Nationale Bas Carbone s'avère plus ardue et nécessite une plus grande inventivité que dans les territoires urbains.

Cette problématique revêt aussi une dimension sociale relativement forte dans un contexte inflationniste où le coût du carburant pèse de plus en plus sur le budget des ménages et constitue pour les plus précaires un frein à la mobilité.

En outre, ce sujet transcende la question des échelles et trouve résonance quel que soit le territoire, que ce soit pour les EPCI ruraux direc-

tement concernés mais aussi pour les EPCI plus urbains, dont les périmètres se sont grandement élargis depuis la refonte de la carte intercommunale en 2017, à l'image de la Communauté urbaine Caen la mer qui comprend maintenant des communes peu denses pour lesquelles les solutions de mobilité proposées dans le centre de l'agglomération ne sont pas forcément adaptées.

La Loi d'orientation des mobilités (LOM), promulguée en décembre 2019, a reconfiguré la gouvernance locale des mobilités afin de doter l'ensemble du territoire national d'acteurs publics légitimes pour organiser des services de mobilité à même de proposer une alternative à l'usage individuel de l'automobile. Trois ans après la promulgation de la LOM, l'ensemble des EPCI de Caen Normandie Métropole s'est doté de cette compétence Mobilités, de même que la Région Normandie est devenue chef de file de la mobilité et garante de la coordination des actions locales.

Ces quatrièmes Rencontres de la mobilité se placent dans cette dynamique post LOM avec l'objectif, dans un premier temps, de comprendre les **enjeux de mobilité sur ces territoires ruraux**



Le Pavillon, ancienne gare maritime devenue espace de réflexion sur la ville et ses évolutions, a accueilli les quatre éditions de ces Rencontres de la mobilité.

et périurbains, notamment dans un objectif de décarbonation, mais aussi de voir comment ces nouveaux acteurs clés que sont les intercommunalités ou la Région se sont saisis de leur compétence pour réfléchir et organiser la mobilité sur ces territoires peu denses.

Le programme

Afin d'alimenter le débat sur la mobilité en zones rurales et périurbaines, l'observatoire des mobilités a convié cinq intervenants :

- Aurélien BIGO, Chercheur membre de la Chaire Energie et prospérité, a posé les enjeux en matière de mobilité rurale et périurbaine à l'échelle nationale, dans une perspective et un impératif de décarbonation de nos mobilités,
- Xavier LEPETIT, Chargé d'études mobilités de l'AUCAME, a brossé un portrait local des pratiques de déplacement sur les territoires peu denses à partir des résultats de la dernière enquête de mobilité certifiée CEREMA réalisée en 2022 dans le Calvados,
- Rémi GUILLEUX, Vice-Président de la Communauté de communes des Vallées de l'Orne et de l'Odon, et Alice GUILLOUX, Chargée d'études climat, air, énergie et mobilité de l'AUCAME, sont venus présenter la démarche de planification des mobilités de l'intercommunalité,
- Blandine HALLE, Chargée de projets à la Région Normandie, est venue exposer la politique régionale de mobilité sur les territoires peu denses, à travers notamment l'exemple du covoiturage.

Mais avant cela, la première partie de l'après-midi était consacrée à l'actualité récente locale relative à la mobilité.

Olivier MAHE, chargé d'études mobilités à Caen la mer, a présenté les premiers résultats de la dernière enquête de mobilité que la Communauté urbaine a réalisée en 2022 à l'échelle du Calvados. L'AUCAME a présenté les chiffres clés de mobilité sur le territoire caennais issus de la dernière édition du tableau de bord des mobilités ainsi que l'actualité de l'observatoire.

Enfin, la parole a été laissée aux participants afin qu'ils puissent témoigner auprès des partenaires présents de leur propre actualité en matière de mobilité.

Les Rencontres de la mobilité, un moment d'échanges entre les acteurs locaux de la mobilité et plus généralement du développement territorial



Introduction des 4^{èmes} Rencontres de la mobilité

Ces 4^{èmes} Rencontres de la mobilité sont ouvertes par **Sonia DE LA PROVOTE, Sénatrice du Calvados et Présidente de l'agence**. La Présidente a tenu à remercier au préalable l'ensemble des personnes présentes qui font le succès de ces événements et témoignent de l'intérêt pour les travaux de l'agence.

La Présidente a ensuite rappelé pourquoi la mobilité était un sujet d'actualité avec la nécessité aujourd'hui de répondre au défi climatique, quel que soit le territoire où l'on habite. La législation française prend ainsi une tournure environnementale inédite afin de répondre à ce défi.

La Présidente a également insisté sur l'importance de la question des mobilités sur les territoires peu denses car c'est elle qui permet de faire le lien et qui contribue à faciliter le quotidien des habitants. La mobilité prend également une tournure sociale importante pour ces territoires, où la voiture demeure le principal mode de déplacement, avec le renchérissement des coûts de l'énergie.

Les pouvoirs publics ont une responsabilité et un impératif dans le développement des solutions, notamment collectives, de mobilité alternative à l'usage individuel de la voiture. La Présidente est alors revenue sur les dispositions introduites par la LOM et la prise de compétence Mobilité par les intercommunalités.

Cependant, les infrastructures et services de transports sont des politiques publiques coûteuses aussi bien en investissement qu'en fonctionnement et les solutions que peuvent apporter les intercommunalités dépendent avant tout de leurs moyens. A ce titre, la Présidente a conclu sur la nécessité d'avoir une vraie solidarité territoriale et financière entre les territoires urbains et ruraux, la mobilité s'inscrivant aujourd'hui pleinement dans les dynamiques métropolitaines.

Nicolas JOYAU et Patrick MOREL, élus référents de l'observatoire des mobilités, respectivement **Vice-Président en charge des mobilités à Caen la mer** et **Vice-Président en charge de l'attractivité du territoire et du développement économique et touristique de la Communauté de communes Cingal Suisse-Normande**, ont ensuite pris la parole.

Nicolas JOYAU a commencé son discours en remerciant les anciens élus référents de l'observatoire, **Barbara RAINE** et **Michel LAFONT**, en rappelant l'ensemble des travaux et réflexions menés sous leurs mandatures et en précisant combien les deux élus sont encore engagés sur les sujets de mobilité à travers leurs nouvelles attributions respectives. **M. JOYAU** a également remercié l'équipe de l'agence pour l'organisation et la tenue de ce moment d'échanges.



Sonia DE LA PROVOTE, Sénatrice du Calvados et Présidente de l'AUCAME, introduisant les 4^{èmes} Rencontres de la mobilité

M. JOYAU est revenu sur le choix du thème des Rencontres qui a fait l'unanimité lors du précédent comité partenarial de suivi de l'observatoire. Il a présenté ce choix comme une évidence ; quelles que soient les échelles, quels que soient les territoires. Il s'agit là d'un sujet transverse fait pour relier les territoires et qui ne doit pas être source de fractures. M. JOYAU a donc insisté sur l'intérêt de travailler communément entre acteurs et partenaires locaux. M. JOYAU a notamment pris comme exemple le sujet du vélo et évoqué la politique de maillage cyclable de la Communauté urbaine dont l'objectif est de relier l'ensemble des communes, notamment les communes rurales et périurbaines.

Patrick MOREL a, de son côté, abordé la problématique des réseaux structurants qui doivent irriguer les territoires ruraux et périurbains et auxquels ceux-ci doivent se raccrocher. Cependant, les bassins de vie des métropoles, composés aujourd'hui de territoires hybrides que l'on pourrait qualifier de « péri-ruraux », souffrent d'un manque de liaisons performantes aussi bien routières que ferroviaires.

M. MOREL a alors évoqué les dernières annonces de la Première Ministre Elisabeth Borne faites le 24 février 2023 dans le cadre du Plan d'avenir des transports. Celui-ci prévoit un investissement de 100 milliards d'euros pour moderniser le réseau ferroviaire d'ici à 2040.

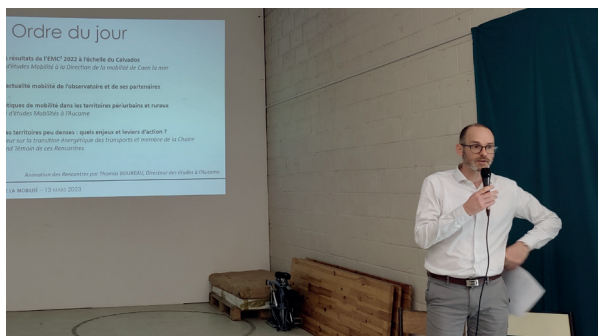
M. MOREL a estimé qu'il s'agit d'une nécessité pour maintenir voire améliorer la desserte des territoires ruraux et périurbains par ce que l'on nomme aujourd'hui « les petites lignes ». M. MOREL pense également que ce plan d'avenir des transports peut être l'occasion ou l'opportunité de s'interroger sur la réouverture de certaines lignes en citant l'exemple du tronçon entre Honfleur et Glos.

Enfin, Patrick MOREL a évoqué le sujet du matériel ferroviaire et des études faites sur les trains légers ou hybrides rail/route comme futures pistes possibles pour la desserte de ces territoires peu denses.



Nicolas JOYAU et Patrick MOREL, élus référents de l'observatoire des mobilités, introduisant ces 4^{èmes} Rencontres

Après cette phase d'introduction, **Thomas BOUREAU**, Directeur des études à l'agence et animateur de ces Rencontres, a pris la parole afin de présenter le programme de ces Rencontres. Il a ensuite initié la première séquence de l'après-midi sur l'actualité mobilité du territoire.



Thomas BOUREAU, Directeur des études à l'agence en charge de l'animation de ces 4^{èmes} Rencontres

Présentation des grands résultats de l'enquête de mobilité certifiée CEREMA 2022 de Caen la mer à l'échelle du Calvados

Olivier MAHE, Chargé d'études mobilités à la Communauté urbaine Caen la mer, maître d'ouvrage de l'enquête, est venu présenter les principaux résultats de l'enquête de mobilité réalisée de février à mai 2022 à l'échelle départementale. Il s'agit du renouvellement d'une précédente enquête initiée en 2011 sur le même périmètre et dans le but aujourd'hui de mesurer les évolutions des pratiques de mobilité des habitants du territoire ces dix dernières années.



Présentation des premiers résultats de l'enquête de mobilité du Calvados par Olivier MAHE, Chargé d'études mobilités à Caen la mer

M. MAHE a expliqué que cette enquête a, entre autres, pour objectif d'alimenter les réflexions du plan local d'urbanisme intercommunal de la Communauté urbaine qui comprend un volet mobilité faisant office de plan de mobilité.

Le support avec l'ensemble des chiffres présenté par M. MAHE est présent en annexe des Actes.

Mme DE LA PROVOTE, Présidente de l'AUCAME, s'est demandée, à l'image de la précédente enquête, s'il était possible d'avoir une comparaison des temps de trajet selon le mode de déplacement utilisé. M. MAHE a répondu que ce type d'exploitation est possible avec la nouvelle enquête mais elle n'a pas encore été réalisée. M. BOUREAU a complété en précisant qu'il s'agit d'exploitations subsidiaires dont l'agence aura la charge.

Christian DUPLESSIS, administrateur de l'AUCAME, s'est étonné de la faible part modale de la voiture (61 %) mesurée avec cette enquête. M. MAHE a confirmé ce chiffre en expliquant que la part modale voiture a baissé depuis la précédente enquête (elle était de 67 % en 2011). Bien que la méthodologie d'enquête ait légèrement changé entre 2011 et 2022 (personnes de 11 ans et plus interrogées en 2011 contre 5 ans et plus en 2022), cette évolution méthodologique ne peut expliquer à elle toute seule cette baisse. L'usage de la voiture a donc bien diminué sur le territoire et il est nécessaire de comprendre les déterminants de cette baisse. Cette baisse vient au profit des modes actifs (marche et vélo) dont l'usage a beaucoup progressé depuis ces dix dernières années.

Michel LAFONT, Vice-Président de Caen la mer en charge du PLUi et de l'urbanisme réglementaire, s'est interrogé sur la baisse de la mobilité constatée avec cette nouvelle enquête et a souhaité savoir si cette tendance est observée sur d'autres territoires. Xavier LEPETIT, Chargé d'études mobilités à l'AUCAME, a précisé que cette baisse de la mobilité a été observée sur quasiment tous les territoires disposant de plusieurs enquêtes. Il s'agit d'une tendance constatée avant la crise sanitaire de 2020 et qui se poursuit, voire s'accroît.

Patrick MOREL a demandé s'il est possible de mesurer l'autosolisme (N.D.L.R : fait de circuler seul dans une automobile) avec cette enquête et si oui, comment est-il mesuré et comment a-t-il évolué depuis 2011. M. MAHE a répondu que le taux d'occupation des voitures est connu pour chacun des trajets de l'enquête et qu'il est donc possible de calculer un taux d'occupation moyen par véhicule. En 2022, le taux d'occupation moyen des voitures pour l'enquête du Calvados est de 1,38 personnes par véhicule, mais de seulement 1,03 pour les déplacements pour motif travail. En revanche, M. LEPETIT a précisé qu'il est difficile de connaître l'évolution de cet indicateur puisque sa méthode de calcul a évolué entre les deux enquêtes. Il semblerait être en légère hausse mais sans qu'on puisse véritablement en attester.

Présentation de l'actualité de l'observatoire des mobilités de l'AUCAME

Dans un premier temps, Xavier LEPETIT, référent technique de l'observatoire des mobilités à l'AUCAME, a présenté une synthèse de la dernière édition du tableau de bord des mobilités sortie au début de l'année 2022. Pour rappel, ce tableau de bord a été conçu comme un baromètre des mobilités sur le bassin de vie caennais donnant les chiffres clés et tendances d'évolution des différents champs de la mobilité.

Cette dernière édition nous renseigne surtout sur les impacts à court terme de la crise sanitaire de 2020 et des confinements successifs sur nos mobilités à savoir une baisse importante de la mobilité, une chute de fréquentation des modes partagés ou collectifs, une progression de l'usage du vélo et une amélioration de la qualité de l'air.

Elle intègre également de nouveaux indicateurs sur l'usage partagé de l'automobile sur le territoire (utilisation du service d'autopartage Twisto Auto, données du registre des preuves de covoiturage) et prend en compte l'évolution des différents périmètres des transports collectifs (Nomad Train, Nomad Car, nouveau réseau Twisto suite à la tramferrisation).



Aire de covoiturage de Bretteville-sur-Odon

M. LEPETIT a également évoqué les dernières publications de l'observatoire des mobilités (Le train dans l'ouest de la Normandie, Décryptage de la Loi d'Orientation des Mobilités, les enquêtes de mobilités certifiées CEREMA, zones à faible émission de mobilité, etc.) mais aussi les travaux de mobilité en cours à l'agence et inscrits au programme de travail partenarial.

Le support présenté par M. LEPETIT est disponible en annexe des Actes.



Une rue désertée à Caen suite au premier confinement de la COVID19

Point sur l'actualité mobilité des partenaires de l'observatoire

Pour terminer cette première partie, Thomas BOUREAU a laissé la parole à l'assistance. Il a invité l'ensemble des personnes présentes, représentant différents territoires, autorités organisatrices ou acteurs de la mobilité à témoigner de leur actualité mobilité (travaux, données, études, réflexions, actions, etc.).

Michel LAFONT, Maire de Thue-et-Mue et Vice-Président de Caen la mer, a évoqué un projet actuellement en cours à l'échelle de la commune nouvelle pour définir des continuités douces entre les communes déléguées. Ce projet se fait en concertation avec l'ensemble des Maires des communes déléguées.

Jean-Claude BRETEAU, Vice-Président en charge de la transition écologique et de la mobilité à la Communauté de communes de Cingal Suisse-Normande, a fait état des échanges qu'il a pu avoir avec ses confrères des autres intercommunalités du territoire sur le sujet du covoiturage. En effet, les élus sont régulièrement contactés par des entreprises proposant des services de covoiturage. M. BRETEAU pense qu'il y aurait un fort intérêt à réfléchir à cette question à l'échelle de Caen Normandie Métropole afin d'uniformiser la démarche et de ne pas tomber dans un effet



M. BRETEAU témoignant des souhaits de la Communauté de communes Cingal Suisse Normande à travailler sur le sujet du covoiturage à l'échelle de Caen Normandie Métropole

de frontières administratives entre les différents EPCI qui pourraient proposer des services puisque les déplacements des habitants transcendent ces périmètres. M. BRETEAU a donc proposé la réalisation d'un schéma transfrontalier sur le covoiturage à l'échelle de Caen Normandie Métropole.

Patrice DUNY, Directeur de l'agence et des pôles métropolitains Caen Normandie Métropole et le Réseau Ouest Normand, a pris la parole. Il a expliqué qu'une telle démarche est actuellement en cours sur le volet cyclable et que celle-ci se finalise. Le schéma directeur cyclable réalisé à l'échelle de Caen Normandie Métropole à partir du recollement des schémas intercommunaux vise justement à gommer l'effet frontière et assurer la continuité des itinéraires cyclables.

Jean-Matthieu FARENC, Responsable du pôle mobilités à la DREAL Normandie, a fait état des dispositifs de financement de projets ou d'actions en matière de mobilité que propose l'Etat. Face à la hausse des coûts de l'énergie et afin de soutenir les transports publics, l'Etat a mis en place un dispositif exceptionnel en faveur des autorités organisatrices de la mobilité locale de 100 millions d'euros. M. FARENC a également évoqué les nouveaux appels à projets qui viennent de sortir, à commencer par ceux qui concernent le vélo, que ce soit le fonds Mobilités actives pour financer les infrastructures cyclables ou l'appel à territoire cyclable pour accompagner les EPCI ruraux dans la mise en œuvre de leur schéma cyclable. A ce titre, M. FARENC a précisé qu'une journée technique autour du vélo est organisée par la DREAL Normandie le 30 mars 2023 et à laquelle a participé l'AUCAME.

Enfin, M. FARENC a évoqué les aides récentes du Fonds Vert, fonds pour accélérer la transition écologique dans les territoires. Les collectivités territoriales et leurs partenaires publics ou privés peuvent faire financer des projets dans trois domaines : performance environnementale, adaptation du territoire au changement climatique et amélioration du cadre de vie. Ce fonds permet ainsi de financer des projets ayant trait aux mobilités, notamment en matière de développement du covoiturage et au déploiement des zones à faibles émissions de mobilité (ZFE-m).



Philippe LANDREIN, Responsable Mobilité durable au sein du Syndicat Départemental d'Énergies du Calvados (SDEC), a stipulé que le schéma directeur des infrastructures de recharge des véhicules électriques est en cours de finalisation après plusieurs phases de concertation. Celui-ci doit être adopté en milieu d'année.



Une des bornes de recharge du SDEC (ici, à Cagny).

Nicolas JOYAU, Vice-Président en charge des mobilités à Caen la mer, a terminé ce tour de salle avec les actualités de la Communauté urbaine. Il a précisé que cette dernière a lancé une étude sur les 12 grandes pénétrantes du territoire du SCoT afin de recenser les besoins et potentialités en matière de covoiturage. Les résultats seront disponibles d'ici quelques mois. M. JOYAU

a également évoqué l'intégration tarifaire réalisée il y a deux ans pour les usagers de la halte de Bretteville-Norrey. Il est aujourd'hui possible de prendre le train entre Bretteville-Norrey et la gare de Caen pour le prix d'un ticket Twisto. Cette initiative a fait l'objet de bons retours et d'une forte utilisation. Face à ce succès, Caen la mer réfléchit aujourd'hui au développement de la halte et à l'amélioration de son accessibilité pour les autres modes. Caen la mer travaille aussi à l'extension du parking de la halte qui est souvent complet.

M. JOYAU a également évoqué le projet de création d'une piste cyclable entre Soliers et la halte de Frénuville-Cagny. L'objectif est le même que celui de la halte de Bretteville-Norrey, améliorer le rabattement et l'accès multimodal de Frénuville-Cagny, qui n'est pas sur le territoire de Caen la mer mais qui fait entièrement partie de la dynamique métropolitaine du bassin de vie caennais.

Dans la continuité du sujet des haltes, M. JOYAU a évoqué l'étude lancée par la Région Normandie sur l'amélioration de la desserte multimodale du bassin de vie de Caen, notamment sur l'opportunité d'un service ferroviaire express métropolitain. Il y a aujourd'hui des attentes fortes sur l'offre ferroviaire.



Nicolas JOYAU témoignant des actualités mobilités de la Communauté urbaine de Caen la mer

L'après-midi s'est poursuivi avec la partie thématique des Rencontres, celle consacrée à la mobilité en zones peu denses. Pour introduire cette partie, M. BOUREAU a fait un petit rappel contextuel sur le choix de ce sujet, en insistant notamment sur l'actualité technique de l'agence, à savoir l'exploitation de la dernière enquête de mobilité certifiée CEREMA réalisée par Caen la mer sur le Calvados. Il a invité à ce titre Xavier LEPETIT à venir présenter un panorama local des pratiques de mobilité en territoires ruraux et périurbains à partir de cette enquête de mobilité.

Panorama local des pratiques de mobilité en zones rurales et périurbaines

M. LEPETIT propose d'initier le sujet en présentant la réalité actuelle chiffrée sur le territoire lorsque l'on parle de mobilité en zones rurales et périurbaines.

M. LEPETIT a présenté dans un premier temps les aspects méthodologiques de cette analyse, à savoir l'utilisation de l'armature urbaine du Calvados (définie en 2018 par l'AUCAME pour la révision du SCoT) afin d'identifier les communes rurales et périurbaines du territoire et une utilisation de la dernière enquête de mobilité certifiée CEREMA pour analyser les comportements de mobilité des habitants de ces communes. Dans le cadre de cette analyse, l'AUCAME a fait une distinction entre les communes ayant un rôle de polarité et les autres communes de ces espaces ruraux et périurbains, les comportements de mobilité variant grandement entre ces deux types de communes.

M. LEPETIT a ensuite présenté des données par type de communes sur le profil socio-démographique des habitants. On observe sur ces communes un fort vieillissement de la population qui n'est pas sans conséquence sur la baisse de la mobilité. Il est revenu sur la légère évolution des motifs de déplacements sur ces territoires peu denses pouvant être la traduction de nouveaux modes de vie comme le télétravail. Enfin, est observé un usage de la voiture toujours aussi fort sur ces communes mais qui tend légèrement à diminuer au cours de ces 10 dernières années avec une croissance non négligeable du vélo.

Le support de cette présentation est à retrouver en annexe de ce présent document.

M. BRETEAU a souhaité réagir à cette présentation, constatant dans un premier temps que, malgré les progrès faits en matière de pratique cyclable, le vélo est encore attaché à son image d'objet de loisirs ce qui empêche encore le développement de son usage au quotidien ou comme mode de transport régulier. En outre, il a demandé s'il était possible de distinguer des comportements différents entre des communes que l'on pourrait classer comme périurbaines et d'autres vraiment à dominante rurale.

M. LEPETIT a répondu que l'exercice a été testé. Pour cela, les communes rurales et périurbaines situées dans le périmètre du SCoT Caen-Métropole ont été considérées dans un premier temps comme à dominante périurbaine et les autres communes du Calvados de l'espace rural et périurbain à dominante rurale. L'analyse des comportements de mobilité à partir de l'EMC² n'a fait apparaître que d'infimes différences entre les deux types de communes. C'est pourquoi il a été fait le choix de ne pas faire ce distinguo dans la présentation finale. Le facteur discriminant est plutôt le fait que la commune bénéficie de commerces et de services, qu'elle joue donc un rôle de polarité et qu'elle va être génératrice de déplacements.

M. LAFONT a souhaité revenir sur la diapositive des flux de déplacements pour mieux comprendre la structuration des deux schémas. Ceux-ci révèlent dans quelle mesure les communes rurales et périurbaines sont en très forte interaction avec les communes pôles de l'espace rural et périurbain mais aussi avec les communes urbaines, alors que les communes pôles de l'espace rural et périurbain présentent un fonctionnement plus autonome avec de nombreux petits déplacements faits en interne à ces communes.



Xavier LEPETIT, référent technique de l'observatoire des mobilités à l'AUCAME

Les transports face au défi de la transition énergétique : quels leviers pour les mobilités en zones peu denses ?

M. BOUREAU a ensuite donné la parole à **Aurélien BIGO**, Chercheur membre de la Chaire Energie et Prospérité, afin qu'il puisse parler des enjeux nationaux vis-à-vis de cette question des mobilités en zones peu denses, notamment en matière de décarbonation des mobilités comme souhaité par la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC).

Avant de parler des enjeux de décarbonation des mobilités en zones peu denses, M. BIGO a commencé par faire un rapide historique de la mobilité en France au cours de ces deux derniers siècles pour nous faire comprendre en quoi l'explosion de la demande de déplacement, notamment à l'après-guerre, a entraîné une très forte croissance des émissions des gaz à effet de serre par les transports. Il a également montré l'importance d'infléchir grandement cette courbe dès à présent si l'on veut atteindre l'objectif de décarbonation des mobilités d'ici à 2050 de la SNBC.



M. BIGO, chercheur dans la transition énergétique des transports, retraçant deux siècles d'histoire des mobilités en France

M. BIGO a présenté ensuite les impacts environnementaux, sociaux et sanitaires de nos mobilités (changement climatique, pollution de l'air, occupation de l'espace, bruit, accidentalité, etc.) et en quoi leur décarbonation se justifiait aujourd'hui.

M. BIGO a évoqué les cinq leviers de la SNBC et dans quelle mesure ces leviers pouvaient contribuer à décarboner les mobilités (demande de

transport, report modal, remplissage des véhicules, consommation énergétique des véhicules et intensité carbone de l'énergie). Il a notamment insisté sur le levier de la demande de transport, un des principaux facteurs de l'augmentation des émissions carbonées des mobilités, et quelles étaient les actions possibles pour jouer sur ce levier (aménagement du territoire, nouveau mode de travail, etc.).

M. BIGO a également évoqué les leviers du report modal et du remplissage des véhicules en expliquant quelles étaient les solutions modales possibles à adopter selon le type de territoire et l'évolution de leurs usages possibles. Enfin, M. BIGO a expliqué qu'il existait aujourd'hui de nombreux véhicules intermédiaires moins émissifs que les véhicules routiers actuels, à mi-chemin entre le vélo et la voiture (triporteur, vélomobile, voiturette, etc.). Cette diversité permet donc de s'adapter à différents contextes territoriaux et usages et contribuer ainsi à la diminution des émissions carbonées de mobilité.

Développer les véhicules intermédiaires entre le vélo et la voiture



Le support de cette présentation est à retrouver en annexe de ce présent document.

M. DUNY a interrogé M. BIGO pour savoir s'il avait intégré dans ses travaux de recherche la problématique du vieillissement de population. Pour étayer son propos, M. DUNY s'est appuyé sur la présentation précédente mettant en exergue que, sur les territoires ruraux et périurbains, en tout cas localement, un fort vieillissement de la population était observé. M. DUNY s'est demandé si les différents véhicules intermédiaires présentés par M. BIGO, dont la propulsion pour une bonne partie d'entre eux reste musculaire, sont adaptés à un public âgé.



M. DUNY s'interrogeant sur la compatibilité des solutions de mobilité active avec un vieillissement de la population dans les milieux ruraux et périurbains

M. BIGO a répondu que pour les véhicules intermédiaires, cela dépend de l'ergonomie des véhicules et de leur adaptation aux personnes âgées. Certains ne le sont pas, à l'image du vélomobile, pour autant, les véhicules font aujourd'hui des progrès sur l'accessibilité, y compris les vélos, que ce soit pour les personnes âgées ou les personnes à mobilité réduite. Il y a également une question de culture. Le niveau de pratique en France est tellement faible que cela ne nous paraît pas commun voire concevable de mettre un public plus âgé sur des vélos. Mais aux Pays-Bas, où la culture du vélo est bien plus développée, les personnes âgées font beaucoup plus de vélo que les jeunes en France.

Nadine TOURNAILLE, Responsable de l'Agence Normande de la Biodiversité et du Développement Durable (ANBDD), a souhaité insister sur des sujets peu évoqués par M. BIGO sur la décarbonation des mobilités en zones peu denses. Elle a évoqué le sujet de la démobilité, comment éviter ou diminuer les déplacements inutiles ou fastidieux comme les déplacements pendulaires. Mme TOURNAILLE a parlé également de la notion de proximité et centralité, la nécessité d'avoir des polarités fortes afin d'avoir à proximité de chez soi un certain nombre d'activités du quotidien à laquelle on peut se rendre à vélo ou à pied. Enfin, pour faire écho à la question de M. DUNY, Mme TOURNAILLE a précisé que la Loi d'Orientations des Mobilités donne la possibilité aux EPCI qui ont pris la compétence Mobilité d'organiser des services de transports solidaires et a insisté sur la nécessité d'apporter une assistance plus grande aux aînés pour leur permettre de se déplacer.

M. BIGO a répondu que la demande de mobilité est bien identifiée comme levier de décarbonation possible dans le cadre de la SNBC mais que ce levier est bien généralement oublié dans le cadre des politiques publiques de mobilité. Pourtant c'est un des leviers les plus essentiels et efficaces et qui a des impacts bénéfiques au-delà de la décarbonation des transports, qui peut aussi contribuer à améliorer la qualité de vie.

M. LAFONT a montré un intérêt particulier pour le graphique montrant l'évolution de la demande de transport par mode de déplacement. Celui-ci montre que la demande en transports en commun (train, bus ou car) ne cesse de progresser et montre que ces modes de transport sont toujours d'actualité. M. LAFONT a souhaité connaître le regard de M. BIGO sur les politiques publiques en matière de transports collectifs et surtout connaître quels sont les leviers possibles pour développer l'usage de ces transports collectifs.

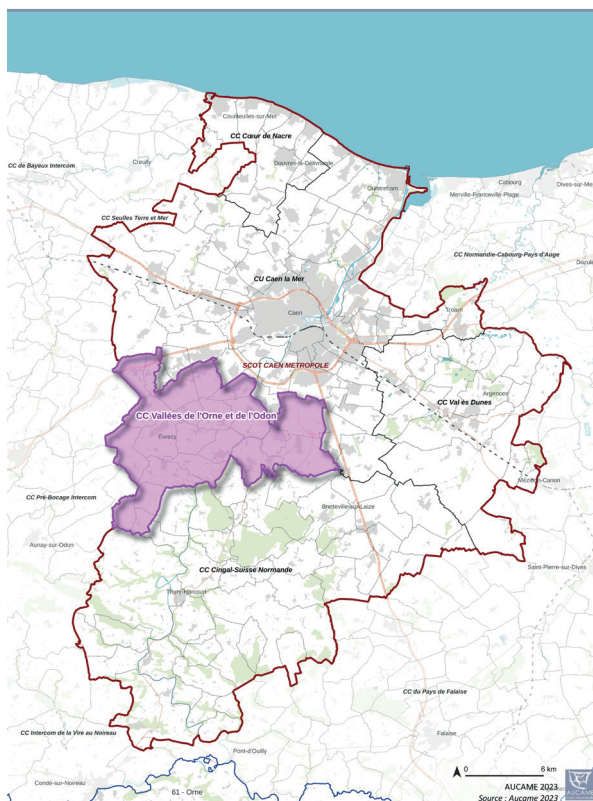
M. BIGO a expliqué qu'il n'y a que les modes actifs qui ont connu un usage plus fort par le passé qu'aujourd'hui en France. Bien qu'on ne pourra retrouver les mêmes taux de croissance que par le passé pour l'usage du train, en se basant sur les scénarios prospectifs les plus ambitieux, il est possible d'imaginer une multiplication de son usage par deux par rapport à aujourd'hui.

En termes de politique publique, M. BIGO a évoqué le levier de l'offre. Les individus ont besoin d'une offre de qualité pour envisager d'utiliser les transports collectifs à la place de la voiture. Il faut casser l'inertie du système automobile et de sa facilité d'usage pour envisager un plus grand emprunt des transports en commun. En termes de politique d'offre, M. BIGO a mis l'accent sur les questions de fréquence mais aussi de tarification : les tarifs des transports collectifs devant être incitatifs.

Isabelle COURTOIS, Directrice générale des services de la Communauté de communes du Pays de Falaise, a voulu apporter une nuance concernant les besoins de la population en milieu rural et périurbain. Elle a précisé qu'on s'intéressait beaucoup durant cet après-midi aux besoins de mobilité des personnes âgées mais que le monde rural ne se compose pas que de personnes âgées et que la problématique de mobilité des jeunes est aussi une problématique importante de ces territoires à laquelle on a aussi des difficultés à répondre.

Le deuxième temps de cette deuxième partie est consacré aux exemples locaux et a donné la parole aux territoires locaux peu denses qui se sont intéressés à la problématique des mobilités.

Périmètre de la CC Vallées de l'Orne et de l'Odon



le territoire et insisté notamment sur l'importance du tropisme caennais pour la Communauté de communes et l'importance que cela avait en termes de flux pendulaires. Le territoire ne fonctionne pas de manière autarcique, bien au contraire, cela justifie donc de réfléchir donc sur un périmètre plus large aux besoins de déplacement des habitants.



M. GUILLEUX a ensuite expliqué les raisons qui ont motivé le choix de cette compétence mobilité et poussé les élus à faire le choix d'organiser cette compétence à travers l'élaboration d'un schéma directeur des mobilités. La Communauté de communes avait déjà engagé une réflexion sur deux grands sujets : les mobilités actives avec deux projets de pistes cyclables et l'autosolisme avec la volonté d'explorer des solutions de covoiturage. Le schéma des mobilités était donc l'occasion de trouver une ligne directrice et de la cohérence à l'action de la Collectivité. Enfin, l'objectif de ce document était aussi de répondre aux besoins et à la demande que faisaient remonter les habitants mais également de susciter le besoin et ainsi engager la transition énergétique et les changements de pratique de mobilité.

- Une mise à jour du diagnostic des mobilités sur le territoire en mettant un focus particulier sur les caractéristiques socio-démographiques de la population et donc l'identification des besoins de mobilité correspondants.

- Un atelier de définition des enjeux basée sur la méthode AFOM (Atouts, Faiblesses, Opportunités, Menaces),
- Un atelier de priorisation des enjeux et d'identification des objectifs et actions correspondantes grâce à la méthode du « World Café »,
- La réalisation d'un benchmark visant à identifier des bonnes pratiques réalisées localement ou sur d'autres intercommunalités et pouvant contribuer à la mise en œuvre de la stratégie.



2^{ème} atelier de travail avec les élus des Vallées de l'Orne et de l'Odon sur le schéma des mobilités

Mme GUILLOUX a ensuite présenté les principaux éléments de la stratégie mobilité de la Communauté de communes issus de ce travail avec l'agence.



Alice GUILLOUX témoignant du travail de l'agence pour accompagner la Collectivité dans la définition de sa stratégie de mobilité

Le support de cette présentation est à retrouver en annexe de ce présent document.

Rémi GUILLEUX a repris la parole pour évoquer les difficultés que la Collectivité a rencontrées pour mener cette démarche. Il a évoqué le contexte ZAN (zéro artificialisation nette) qui peut représenter une problématique importante pour développer un réseau et des infrastructures cyclables. Il a évoqué également la difficulté à convaincre et sensibiliser les concitoyens qui ne sont pas convaincus par la nécessité de décarboner nos mobilités tout en répondant à l'autre partie de la population qui considère que la Collectivité ne va pas assez loin et rapidement dans la transition des mobilités. En outre, il est apparu parfois peu évident, dans le cadre de cette stratégie, de concilier les intérêts de la Communauté de communes avec ceux des communes. Cela peut représenter un frein notamment lorsqu'il s'agit de porter des projets d'infrastructures cyclables. Enfin, l'un des principaux sujets quant à la concrétisation de cette stratégie est le volet financier, la Collectivité ne disposant pas de l'ensemble des moyens nécessaires pour pouvoir faire.

Pour rebondir sur ce dernier sujet, **M. BOUREAU** a demandé à **M. GUILLEUX** si la Communauté de communes a déjà mis en place des actions relatives à cette stratégie. **M. GUILLEUX** a évoqué l'aide à l'acquisition de vélos à assistance électrique (VAE), l'aide financière pour le permis de conduire octroyée pour les personnes dont le revenu est modeste, l'aide financière pour la réparation des vélos. Il insiste ensuite sur le sujet du covoiturage, il s'agit pour le territoire d'un vrai sujet de réflexion aujourd'hui avec la volonté d'apporter des solutions pour faciliter le remplissage des véhicules, notamment dans les migrations pendulaires vers Caen la mer. Une enquête auprès des automobilistes concernés doit être prochainement mise en place sur les principaux axes de communication reliant le territoire à Caen la mer.

M. GUILLEUX a évoqué également un travail réalisé auprès des entreprises pour les sensibiliser à la mobilité durable de leurs salariés.

M. GUILLEUX a clos son intervention en insistant sur l'importance du travail collectif pour faire avancer le territoire sur sa démarche de mobilité durable et met en exergue le travail partenarial avec l'agence pour aboutir à cette démarche.

M. FARENC a souhaité réagir au témoignage de **M. GUILLEUX**. Tout d'abord, en tant que représen-

tant de l'Etat, M. FARENC a stipulé qu'il n'y a pas de sujet ZAN concernant les aménagements cyclables et qu'il s'agit d'une fausse crainte qu'ont les Collectivités locales. La DREAL Normandie a mené des recherches sur le sujet et, dans le cadre des futures législations sur le ZAN, la création d'infrastructures cyclables n'aura pas d'impact sur la comptabilisation des enveloppes foncières artificialisables dès lors que l'infrastructure ferait moins de 5 m de large.

Concernant ce point, M. DUNY a souhaité savoir sur quelles dispositions ou textes législatifs la DREAL Normandie se fondait concernant ce dernier point¹.

M. FARENC a ensuite interrogé M. GUILLEUX pour savoir pourquoi la Collectivité ne s'était pas lancée dans une démarche de plan de mobilité simplifié.

M. GUILLEUX a expliqué que cette démarche est une émanation des premières réflexions menées dès 2018 dans le cadre de la réalisation du schéma directeur cyclable, également fait par l'agence d'urbanisme, et que l'objectif était aujourd'hui de l'étendre aux autres mobilités.

M. DUNY a précisé que la commande passée à l'agence était d'accompagner la Collectivité dans sa prise de compétence. Le cadre de réflexion voulu par la Collectivité devait garder une certaine souplesse, d'où le choix de réaliser un schéma directeur. Le plan de mobilité simplifié est une procédure aujourd'hui règlementée par le Code des transports, potentiellement trop contraignante en termes de méthode pour ce que la Collectivité souhaitait faire.

Mathieu PHILIPPOT, Directeur à la Direction Transports et Mobilités de la Communauté d'agglomération du Cotentin, a souhaité témoigner des actions que la Communauté d'agglomération avait mises en place, collectivité où la dominante rurale est très importante depuis la refonte du périmètre des intercommunalités.

¹ Des investigations sur le sujet ont été menées suite aux Rencontres. Il semblerait que selon les premiers éléments de la Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature (DGALN), la nouvelle métrique de comptabilisation du ZAN à partir de 2031 ne puisse observer les objets linéaires de moins de 5 m. Ainsi, dès lors qu'un projet d'infrastructure cyclable verra le jour, s'il ne concerne pas un espace déjà artificialisé (voirie existante) ou s'il n'est pas intégré à un projet d'ensemble, alors celui-ci ne sera pas compté si la largeur de l'infrastructure est inférieure à 5 m. Cette disposition apparaissait dans un projet de décret non publié au jour de la réunion.

Sur la base du plan de mobilité adopté par l'EP-CI, la Collectivité a développé le service CAP CO-TENTIN. Il s'agit du regroupement des offres de mobilité présentes sur le territoire comprenant le bus, le vélo, le train, le transport à la demande, l'autopartage ou encore le bateau.

La Région, chef de file des mobilités et son action en territoires ruraux et périurbains

Le deuxième acteur clé identifié par la LOM pour organiser la mobilité sur le territoire national, notamment sur les espaces ruraux, est la Région. Blandine HALLE, chargée de projets à la Direction des Transports publics routiers de la Région Normandie, est venue présenter les actions que la Région a mises en place.

Dans un premier temps, Mme HALLE a brièvement rappelé le rôle de la Région aujourd'hui en matière de mobilité et a présenté l'offre de transport multimodale régionale actuellement en place, structurée autour du réseau ferroviaire et routier nommé NOMAD. Elle est ensuite revenue sur le rôle de coordination des offres de mobilité qui incombe à la Région en détaillant comment celle-ci est en train de déployer sur le territoire les outils de gouvernance ciblés par la LOM (bassins de mobilité, contrat opérationnel de mobilité et comité régional des partenaires). La composition du comité partenarial a été définie et la carte des bassins de mobilité a été adoptée en mars 2022 amenant à la création de 12 bassins de mobilité dont un bassin centré sur l'agglomération caennaise, comprenant l'ensemble du département du Calvados et débordant sur l'EPCI de Saint-Lô à l'ouest et la Communauté de communes Lieuvin Pays d'Auge à l'est.

Mme HALLE a expliqué que la Région débute la construction des contrats opérationnels de mobilité qui verront le jour sur chacun des bassins. La méthodologie d'élaboration de ces contrats a été définie par la Région en trois étapes (diagnostic, modalités d'organisation, phase opérationnelle) et doit être testée sur deux ou trois bassins pilotes durant cette année 2023. Les modalités de l'action commune de ces contrats seront réfléchies collectivement à travers l'organisation d'ateliers territoriaux dont Mme HALLE a présenté le déroulé.



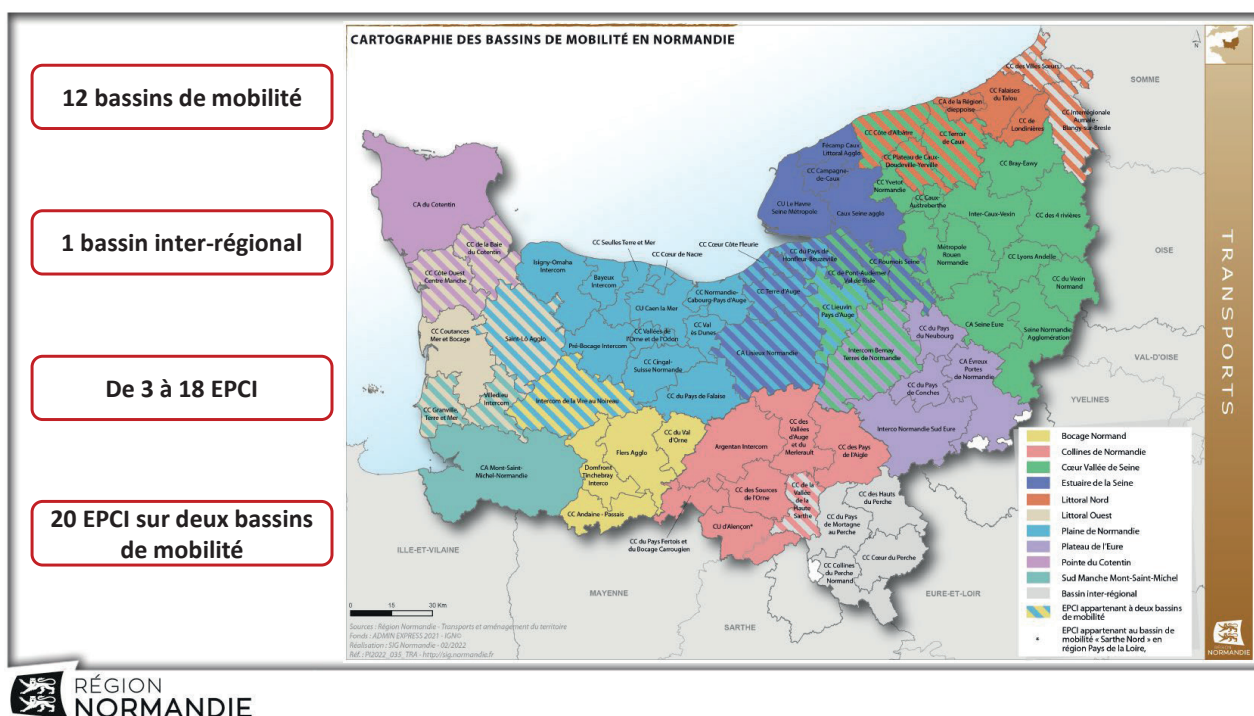
Blandine HALLE présentant la politique régionale de mobilité à destination des zones rurales et périurbaines

Concernant le deuxième temps de son intervention, Mme HALLE a présenté les actions spécifiques de la Région mises en place sur les territoires peu denses en faisant le focus sur la politique régionale de covoiturage.

Une première expérimentation avait été lancée en 2019 sur le territoire du Roumois Seine avec l'opérateur KAROS avant d'être étendue à 12 EPCI en 2020. Ce service, nommé NOMAD Covoiturage et basé sur un principe de cofinancement du trajet par la Région, était complémentaire au réseau de transports collectifs de la Région et visait notamment à désenclaver les territoires les moins denses. Il reposait sur une convention signée avec l'opérateur KAROS. Le bilan de cette expérimentation fut mitigé, car celle-ci a été tronquée par l'arrivée de la COVID19.

La Région va lancer un nouveau dispositif multi opérateurs afin de laisser plus d'opportunité de trajets aux usagers du service. Celui-ci sera également étendu à de nouveaux territoires. La particularité de ce dispositif réside dans le fait que la Région versera une allocation pour les trajets inter EPCI conformément à son rôle d'AOM d'intérêt régional, pouvant être exceptionnellement intra EPCI si ce dernier ne dispose pas de la compétence mobilité, conformément au principe de subsidiarité de la LOM.

Le support de cette présentation est à retrouver en annexe de ce présent document.



Conclusion de ces 4^{èmes} Rencontres de la mobilité

Avant de laisser la parole aux élus référents de l'observatoire pour clore ces 4^{èmes} Rencontres, Thomas BOUREAU a demandé au Grand Témoin, Aurélien BIGO, s'il souhaitait réagir aux différentes présentations de l'après-midi. Celui-ci a souligné la diversité des initiatives lancées par les territoires pour traiter de cette question de mobilité en zone périurbaine et rurale. La solution repose, selon lui, sur la combinaison de ces différentes initiatives pour réussir à transformer les pratiques de mobilité sur ces territoires. M. BIGO a aussi évoqué un dispositif qu'il n'a pas eu le temps de mentionner durant son intervention. En effet, l'ADEME a lancé l'« eXtrême Défi », un parcours d'innovation extrême en coopération dont l'objectif est de créer de nouvelles solutions de déplacement pour remplacer la voiture dans les déplacements du quotidien des territoires périurbains et ruraux. Ce défi vise notamment à expérimenter sur ces territoires la question des véhicules légers.

Patrick MOREL a ensuite pris la parole pour clore ces Rencontres. Selon lui, celles-ci ont mis en exergue que les mobilités étaient bien en train de changer sur le territoire (baisse de l'usage de l'automobile, hausse du télétravail, baisse de la mobilité, etc.). Il s'est interrogé s'il s'agissait de tendances conjecturelles ou si ces transitions allaient s'ancrer dans le temps. Or cette prospective est importante car elle va conditionner le choix des infrastructures et les investissements lourds à réaliser, notamment pour relancer l'usage du ferroviaire sur le territoire. L'innovation peut être également un facteur intéressant pour faire baisser le coût des infrastructures et modes collectifs afin de faciliter leur (re)déploiement.

Le fait que les mobilités évoluent repose également la question de la réversibilité des infrastructures de transport. Il a pris l'exemple des autoroutes à trois voies, en expliquant que, si l'usage de l'automobile baisse sur les territoires, est-il possible demain d'imaginer qu'une voie puisse être réservée à des offres de bus à haut niveau de service sur ces infrastructures de transports.

M. MOREL a ensuite rebondi sur la présentation de la Région. Il s'est interrogé sur le travail collectif à mener et la façon dont il allait être mené au sein de ces nouveaux bassins de mobilité.

Enfin, pour conclure son intervention, M. MOREL a évoqué les sujets de l'intermodalité, de la ta-

rification unifiée, de l'information accessible et simplifiée, des sujets qui lui paraissent fondamentaux afin de proposer des alternatives crédibles (dessinées notamment autour du train) au tout automobile encore prégnant sur les territoires ruraux et périurbains.

Nicolas JOYAU a voulu évoquer un sujet peu abordé durant ces Rencontres : celui des freins psychosociaux aux changements de comportements de mobilité. Cette approche est pourtant essentielle pour mieux comprendre et identifier les leviers du report modal et ainsi faciliter les nouvelles pratiques de mobilité. Malheureusement, les Collectivités locales ne possèdent pas encore d'outils pour travailler cette problématique.

Pour M. JOYAU, le report modal ne sera possible que s'il vient des habitants. Il faut que la population se saisisse de ce sujet, des solutions existantes pour que les changements de comportement aient lieu. Tout ne pourra pas venir des Collectivités.

Enfin, M. JOYAU a fait le constat qu'il reste beaucoup de travail à réaliser pour engendrer cette transition des mobilités. La Communauté urbaine Caen la mer n'échappe pas à la règle et tous les espaces sont concernés, que ce soit dans les communes périurbaines du territoire ou dans le quartier Saint-Jean en hypercentre de Caen.

Les élus référents ont terminé leur intervention en remerciant à nouveau les intervenants, pour leurs témoignages et apports, mais aussi les nombreux partenaires présents à ces Rencontres, d'être venus échanger collectivement sur ces questions de mobilité en zones rurales et périurbaines. Ils espèrent les revoir aussi nombreux lors du prochain rendez-vous de l'observatoire des mobilités, la cinquième édition de ces Rencontres.



Les élus référents de l'observatoire pour la conclusion de ces 4^{èmes} Rencontres de la mobilité

1-Liste des participants

Prénom	Nom	Organisme
BEAUFILS	Laurent	Argentan Intercom
BELHACHE	Pierrick	AUCAME
BERNEDE	Sébastien	CU Caen la mer
BESNARD	Bastien	AUCAME
BIGO	Aurélien	Chercheur sur la transition énergétique des transports / Chaire Energie et Prospérité
BODINEAU	Hervé	Communauté d'agglomération Lisieux Normandie
BOGAERT	Eric	DIRNO
BOUCLIER	Edouard	Communauté urbaine Caen la mer
BOULAY	Florence	Commune du Castelet
BOUREAU	Thomas	AUCAME
BRES	Bertrand	DDTM du Calvados
BRETEAU	Jean-Claude	Communauté de communes Cingal Suisse Normande
CAPITAINE	Sophie	AURH
COLLETTE	Ludivine	AUCAME
COURTOIS	Isabelle	Communauté de communes du Pays de Falaise
DE LA LOSA	Mathilde	Département du Calvados
DE LA PROVOTE	Sonia	Sénatrice du Calvados / AUCAME
DEQUEN	Bertrand	Département du Calvados
DESTRES	Joël	Département du Calvados
DION	Odile	PETR Pays de Bray
DUNY	Patrice	Pôles Métropolitains Caen Normandie Métropole et Réseau Ouest Normand / AUCAME
DUPLESSIS	Christian	AUCAME
FARENC	Jean-Matthieu	DREAL Normandie
GODIER	Sylvain	Commune d'Hérouville Saint-Clair
GRAVELAT	Stephan	Flers Agglo

Prénom	Nom	Organisme
GRENIER	Sylvie	Communauté de communes du Pays de Falaise
GUEGAN	Bruno	Keolis Caen Mobilités
GUERIN	Antoine	Département du Calvados
GUILLEUX	Rémi	Communauté de communes Vallées de l'Orne et de l'Odon
GUILLOUX	Alice	AUCAME
HALLE	Blandine	Région Normandie
HAMELIN	Paul	Bayeux Intercom
HEURTEVENT	Nathalie	Communauté de communes Coeur de Nacre
HUBERT	Alexis	Communauté urbaine Caen la mer
JOLIVALD	Rémy	Ville de Caen / Communauté urbaine Caen la mer
JOYAU	Nicolas	Communauté urbaine Caen la mer / AUCAME
JUANPERE	Flavien	Commune d'Hérouville Saint-Clair
LAFONT	Michel	Communauté urbaine Caen la mer
LANDREIN	Philippe	SDEC Energie
LAPLANCHE	Guillaume	Communauté urbaine Caen la mer
LARVOR	Erwan	AUCAME
LECHARPENTIER	Maxime	Communauté urbaine Caen la mer
LEFEVRE	Adélaïde	Communauté de communes Baie du Cotentin
LEPETIT	Xavier	AUCAME
LOCHARD	Thierry	AURH
MAHE	Olivier	Communauté urbaine Caen la mer
MARCHESSE	Christelle	CEREMA
MARTEL	Renaud	DDTM du Calvados
MAURY	Richard	Commune de Thaon
MESNIL	Jean-Philippe	Communauté de communes du Pays de Falaise
MICHEL	Gilbert	Communauté de communes Baie du Cotentin
MILCENT	Julien	Communauté urbaine Caen la mer

Prénom	Nom	Organisme
MOREL	Patrick	Communauté de communes Cingal Suisse Normande / AUCAME
MORLAY	Jean-François	EDF
PELE	Benoît	Flers Agglo
PHILIPPOT	Mathieu	Communauté d'Agglomération du Cotentin
PICARD	Hubert	Communauté de communes Vallées de l'Orne et de l'Odon
POTIER	Sylvain	Bayeux intercom
PRIMAUX	Matthieu	Atmo Normandie
REGNAULT	Julia	Normandie Cabourg Pays d'Auge
RIBALTA	Ghislaine	Commune d'Hérouville Saint-Clair
RICHARD	Olivia	Communauté de communes Baie du Cotentin
SAINTE-ROSE	Aymie	Pôle métropolitain Caen Normandie Métropole
SAVARY	Mickaël	CEREMA Normandie Centre
SCHMIT	Pierre	Commune d'Hermanville-sur-Mer
SESTIER	Raphaël	Communauté de communes Vallées de l'Orne et de l'Odon
SOUL	Bernard	Commune de Domfront en Poirais
TOURNAILLE	Nadine	Agence Normande de la Biodiversité et du Développement Durable
VANNIER	Soazig	AUCAME
VASSET	Chloé	Communauté d'agglomération Lisieux Normandie
VERHAEGHE	Chloé	CEREMA Normandie Centre
ZAMOUTH	Olivier	Conseil départemental de la Manche

2- Support de présentation de l'édition 2021 du tableau de bord des mobilités ainsi que de l'actualité de l'observatoire des mobilités de l'AUCAME

L'actualité mobilité du territoire

Actualité de l'observatoire des mobilités

par **Xavier LEPETIT**,
Chargé d'études mobilités à l'Aucame

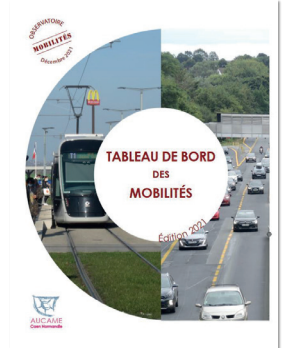
AUCAME Caen Normandie 4ÈMES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ – 13 MARS 2023

7

« Tableau de bord des mobilités » Edition 2021

Baromètre des mobilités sur le territoire d'observation de l'agence :

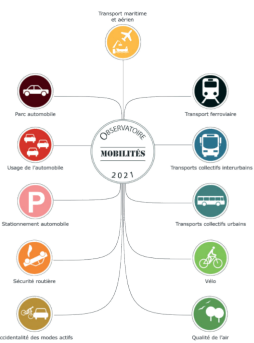
- Des indicateurs simples, suivis régulièrement, balayant l'ensemble des thèmes de l'observatoire
- Donner les chiffres clés annuels
- Mesurer les grandes tendances et observer les évolutions



AUCAME Caen Normandie 4ÈMES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ – 13 MARS 2023

8

Le contenu du tableau de bord



- 11 fiches thématiques
- 1 fiche de synthèse des tendances

Nouveautés :

- Intégration d'indicateurs sur l'usage partagé de la voiture (autopartage, covoiturage)
- Intégration des données Crit'Air concernant le parc automobile
- Nouvelle fiche sur l'accidentalité des modes actifs
- Une production **biennale** des tableaux de bord

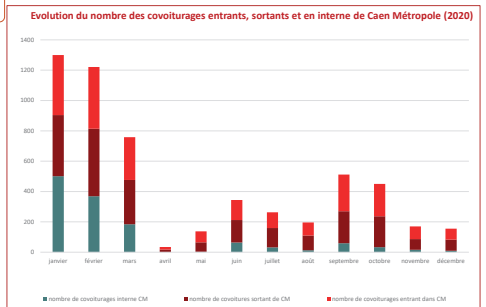
AUCAME Caen Normandie 4ÈMES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ – 13 MARS 2023

9

Les nouveaux indicateurs de l'édition 2021

Usage de l'Automobile

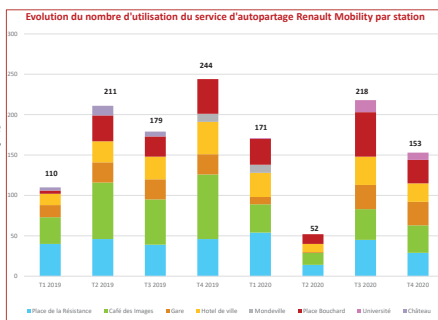
- Registre des preuves de covoiturages → Ministère de la transition écologique et solidaire



AUCAME Caen Normandie 4ÈMES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ – 13 MARS 2023

Usage de l'Automobile

- Implantation du service d'auto-partage Renault Mobility (devenu Twisto Auto) sur le bassin caennais en décembre 2018
- 1 338 locations sur les deux premières années



AUCAME Caen Normandie 4ÈMES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ – 13 MARS 2023

Le Parc Automobile

- Evolution des données du parc à travers les vignettes Crit'air
- Possibilité de travailler les données à l'échelle communale ou de l'EPCI



AUCAME Caen Normandie 4ÈMES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ – 13 MARS 2023

Que retenir de l'édition 2021?

- L'intégration de nouveaux indicateurs concernant le parc automobile, le covoiturage et l'autopartage, la pollution de l'air et l'accidentalité des modes actifs
- La prise en compte de l'évolution des réseaux de transport collectifs et de leurs périmètres (NOMAD Train, NOMAD Car, nouveau réseau Twisto)
- La mesure des premiers effets de la crise sanitaire et de ses restrictions sur les mobilités :
 - Des mobilités collectives ou partagées durement touchées (chute de la fréquentation des TCU, forte diminution de l'offre court-covoiturage, baisse du trafic passager sur les infrastructures maritime et aéroportuaire, etc.)
 - Un renforcement des mobilités individuelles et en premier lieu de l'usage du vélo
- Une qualité de l'air bonifiée par les restrictions de déplacement
- Un accroissement toujours aussi exponentiel du parc de véhicules électriques

Note d'observation Le train dans l'ouest de la Normandie

- Etat des lieux de la situation ferroviaire dans l'ouest de la Normandie suite aux évolutions conjecturelles et structurelles de ces dernières années (fusion Régions, transfert compétence transports interurbains et lignes TET, crise sanitaire, etc.)
- Note issue d'une étude commanditée par le Pôle métropolitain Réseau Ouest Normand (anciennement Pôle métropolitain Caen Normandie Métropole « Réseau »)
- **Contenu :**
 - Quelle est l'infrastructure disponible ?
 - Quelle est la nouvelle offre proposée par la région Normandie ?
 - Quelle est l'usage du train dans l'ouest de la Normandie ?
 - Existe-t-il un potentiel de report modal vers le train ?



Les publications récurrentes de l'agence

➢ « Quand savons nous ? » :

- LOM et nouvelle gouvernance de la mobilité
- L'enquête de mobilité certifiée CEREMA



Les publications récurrentes de l'agence

- Les « Flash » :
 - Le vélo comme vecteur de déconfinement
 - Les pratiques de déplacements des Français : résultats de l'EMP 2019
 - Les Zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m)
 - Mobilité des calvadosiens et habitants de Caen la mer : synthèses des résultats de l'EMC² Calvados 2022



LES RENDUS DE L'OBSERVATOIRE

Les Rencontres de la mobilité

- Événement de restitution des travaux de l'observatoire
- Lieu d'actualité et d'échanges entre les acteurs de la mobilité et de l'aménagement

3 éditions :

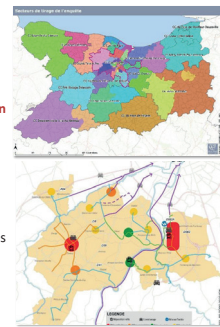
- 2016 – Inauguration de l'observatoire
- 2018 – Lien entre urbanisme et mobilité
- 2019 – Mobilité interurbaine

Production d'une synthèse de l'événement :
Les Actes des Rencontres



Les études mobilités en cours

- Réalisation du pré-diagnostic du bilan LOTI du tramway fer de Caen la mer
- Suivi de la passation de l'EMC² de Caen la mer à l'échelle de Calvados
- Structuration des données et exploitations thématiques de la nouvelle EMC²
- Elaboration du volet mobilité du PLUI-HM de la Communauté urbaine de Caen la mer :
 - Réalisation du diagnostic mobilité
 - Réalisation de l'inventaire des capacités de stationnement
 - Réalisation du programme d'orientations et d'actions mobilité
- Réalisation d'un schéma des mobilités pour la Communauté de communes des Vallées de l'Orne et de l'Odon
- Actualisation du schéma cyclable de Caen Normandie Métropole



3- Support de présentation de l'intervention de M. MAHE sur les grands résultats de l'enquête de mobilité certifiée CEREMA 2022 de Caen la mer à l'échelle du Calvados

Les grands résultats de l'enquête de mobilité certifiée Cerema à l'échelle du Calvados



Rencontres de la mobilité – 13 mars 2023

I. Présentation de l'EMC² 2022

Le principe de l'EMC²

Les objectifs:

- La connaissance des pratiques de mobilité des personnes,
- En particulier, le recensement détaillé de tous les déplacements effectués la veille de leur interview par les personnes enquêtées,
- La comparabilité des résultats entre territoires et dans le temps grâce à des questions standardisées.

La cible :

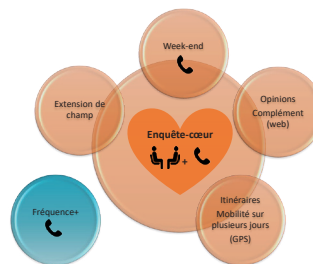
- Les ménages résidant dans le Calvados. Personnes âgées de 5 ans ou + (sur la précédente enquête, 11 ans ou +).

Les partenaires financiers :

- L'Etat,
- La Région,
- Le Département.



Le dispositif EMC² Calvados



Une enquête cœur,

Les options suivantes :

- Un suréchantillonnage étudiant
- Une enquête week-end
- Une enquête web

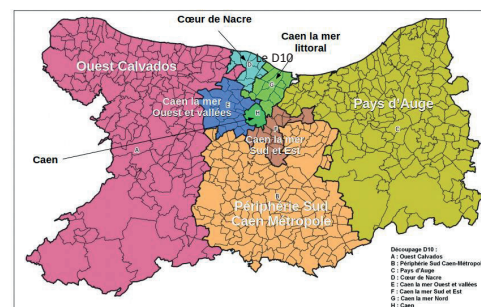
Illustration Cerema



La phase de collecte

La phase de collecte de l'enquête de mobilité a commencé le 22 février et s'est achevée le 25 mai 2022.

- 10 453 personnes ont été interrogées au total (pour 12 160 personnes enquêtées attendues)
- 36 839 déplacements en semaine et 11 614 déplacements le week-end ont été décrits



Déclassement D10 :
A : Ouest Calvados
B : Péninsule Sud Caen-Métropole
C : Pays d'Auge
D : Cœur de Nacre
E : Caen la mer Ouest et vallées
F : Caen la mer Sud et Est
G : Caen la mer Nord
H : Caen



Présentation des résultats de l'EMC²

Panorama des déplacements dans le Calvados

Population 5 ans et plus (tous déplacements)

Sur un jour de semaine :



87% des Calvadois sont mobiles



2,4 millions de déplacements effectués

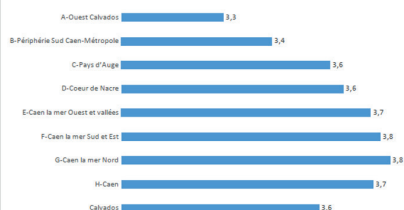


21,6 millions de km parcourus

La mobilité des personnes

Hors déplacements externes – personnes de 5 ans et plus

Nombre moyen de déplacements par jour et par personne
source EMC² Calvados 2022



Le chiffre clé
3,6 déplacements par jour et par personne
pop. 5 ans et +

EMD 2011
4 déplacements / pers.
ATTENTION : pop. 11 ans et +

Comparaison – déplacements par jour et par personne
Vendée 2020 : 3,7
Gironde 2021 : 3,5

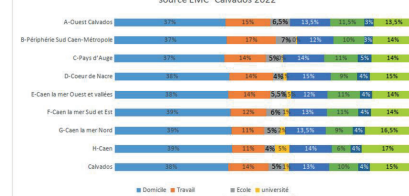
Motifs de déplacement

Hors déplacements externes – personnes de 5 ans et plus

Le chiffre clé
38 % des déplacements à destination du domicile

- Analyse des motifs à destination :
- Domicile : majorité des déplacements
 - Travail : 14 % des déplacements
 - Achats : 13 % des déplacements
 - Accompagnement : 10 % des déplacements
 - Université : 5 % des déplacements sur le secteur de Caen

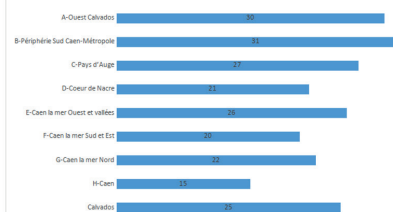
Répartition des déplacements selon les motifs à destination
source EMC² Calvados 2022



Distances parcourues

Déplacements internes – personnes de 5 ans et plus

Distance moyenne quotidienne parcourue par personne (en km)
source EMC² Calvados 2022



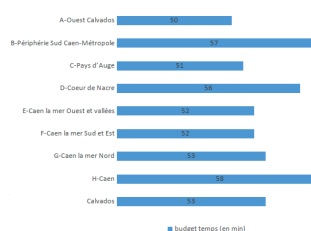
Le chiffre clé
25 km
distance moyenne parcourue par pers. par jour

Comparaison – Distance moyenne quotidienne
Vendée 2020 : 27
Gironde 2021 : 26

Temps de déplacement

Hors déplacements externes – personnes de 5 ans et plus

Temps (en min) consacré aux déplacements par personne de 5 ans et plus
source EMC² Calvados 2022



Le chiffre clé
19 min
durée moy. d'un déplacement

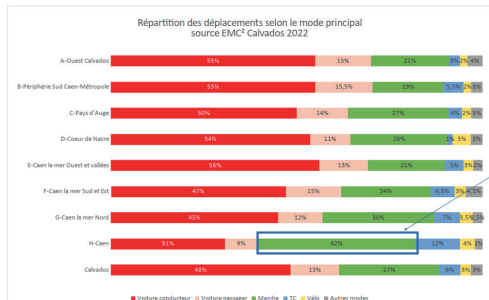
EMD 2011
19 min

Comparaison – Temps de déplacement
Vendée 2020 : 49
Gironde 2021 : 62

Parts modales des déplacements

Hors déplacements externes – personnes de 5 ans et plus

Le chiffre clé
61 % des déplacements en voiture



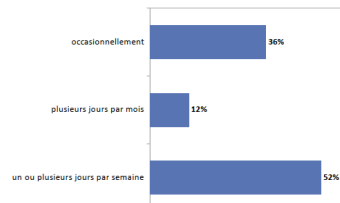
Un plus fort usage de la marche à Caen.

Infographie Caeniamer

Le télétravail

Le chiffre clé
23 % des actifs télétravaillent

Fréquence du télétravail chez les actifs le pratiquant
Source EMC² Calvados 2022

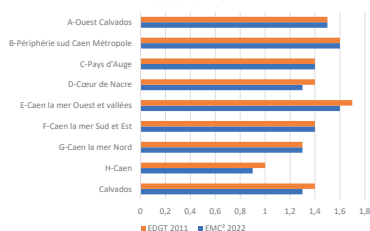


Caeniamer
RENDAIR
UNIVERSITÉ ORLÈANS

Infographie Caeniamer

D'autres facteurs explicatifs

Nombre de véhicules personnels par ménage (possédés ou à disposition)
Evolution 2011-2022



- Une légère diminution du nombre de véhicules par ménage
- Une tendance au vieillissement de la population

Caeniamer
RENDAIR
UNIVERSITÉ ORLÈANS

Infographie Caeniamer

Suite de l'enquête

- Les données DEEM et les comparaisons entre les deux enquêtes seront validées en COPIL le 4 avril avec les partenaires
- Valorisation des données dans le PLUi-HM en partenariat avec l'Aucame
- Les données pourront être envoyées aux EPCI du Calvados
- Les données seront mises en open data
- Une conférence de presse mi-avril

Caeniamer
RENDAIR
UNIVERSITÉ ORLÈANS

Infographie Caeniamer

4- Support de présentation de l'intervention de M. LEPETIT sur les pratiques locales de mobilité en zones rurales et périurbaines

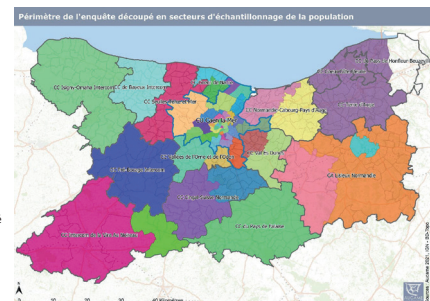
Mobilités en zones rurales et périurbaines

Panorama local des pratiques de mobilité

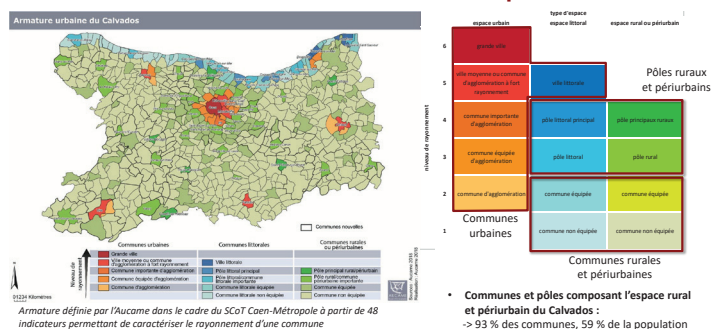
par Xavier LEPETIT,
Chargé d'études mobilités à l'Aucame

Données issues de l'EMC² Calvados 2022

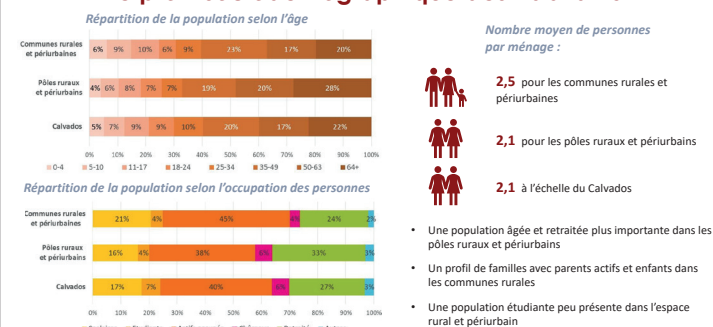
- Une photographie des déplacements (tous modes, tous motifs) des résidents du Calvados
- Déclaratif – Interrogation d'un échantillon de population
- Un dispositif en 3 volets :
 - Une enquête « Coeur » portant sur les déplacements d'un jour ouvré « type » de semaine,
 - Une enquête « Weekend » répertoriant les déplacements du samedi et du dimanche,
 - Une enquête d'opinion à propos de la mobilité pour les habitants de Caen la mer.
- L'EMC² Calvados 2022 en quelques chiffres :
 - 10 453 personnes interrogées (5 ans et +)
 - 48 453 déplacements enregistrés



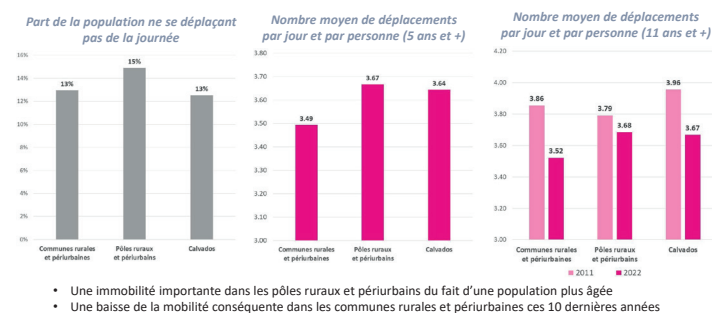
La définition des territoires ruraux et périurbains



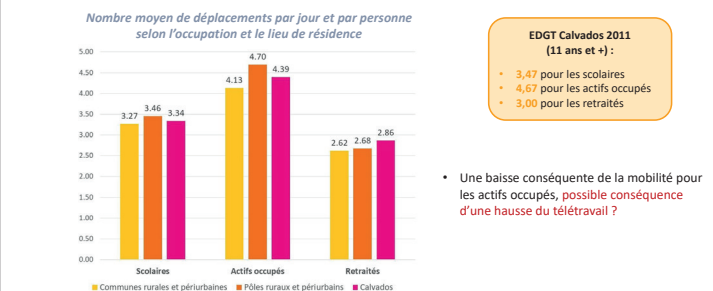
Le profil sociodémographique des habitants



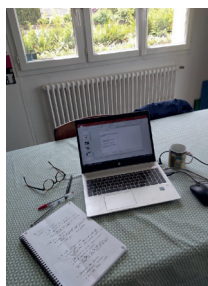
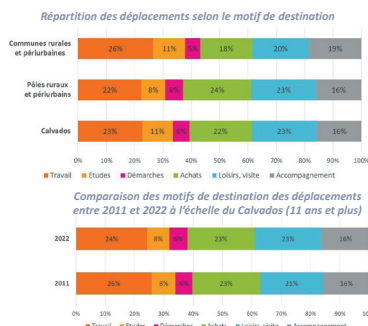
La mobilité des habitants



La mobilité des habitants

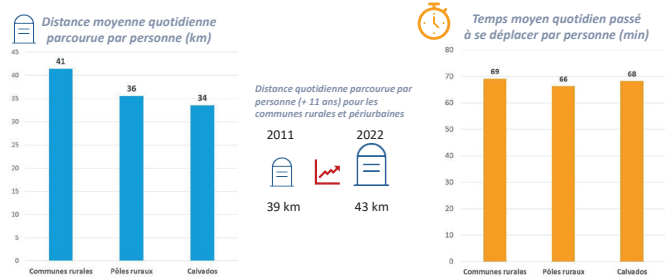


Les motifs de déplacement



- Une légère baisse du motif travail, témoin d'un vieillissement de la population et de nouveaux modes de travail ?

Les distances et durées de déplacement



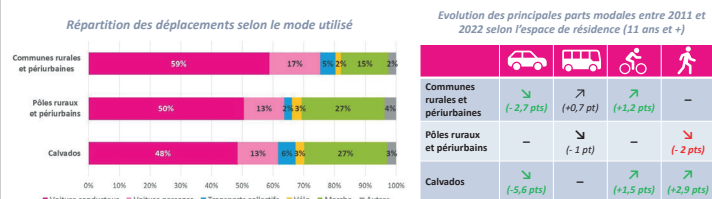
- Des distances parcourues de plus en plus grandes pour les habitants des espaces ruraux et périurbains

Les distances et durées de déplacement



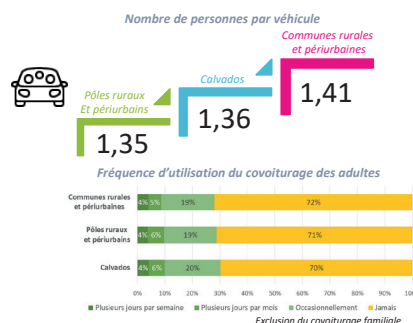
- Une vie de proximité plus importante dans les pôles ruraux et périurbains (+ de 50 % des déplacements < 2 km)

Les modes de déplacement



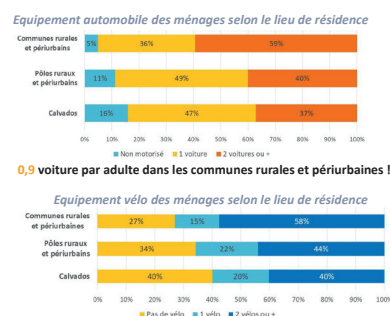
- Une utilisation importante de la voiture dans les communes rurales et périurbaines (75 % des déplacements)
- Un usage plus conséquent de la marche dans les pôles ruraux et périurbains, témoin de cette vie de proximité
- Un report modal à l'œuvre mais plus lent dans les communes rurales et périurbaines, non observé dans les pôles

L'usage partagé de la voiture



- Un usage du covoiturage relativement faible dans le Calvados, y compris sur les territoires peu denses

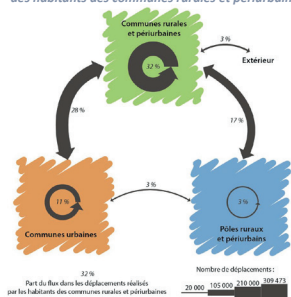
L'équipement en véhicules des ménages



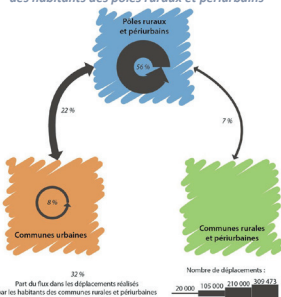
- Des ménages très fortement motorisés dans les communes rurales, expliquant notamment le fort usage de la voiture

Les flux de déplacement

Principaux flux de déplacement
des habitants des communes rurales et périurbaines



Principaux flux de déplacement
des habitants des pôles ruraux et périurbains



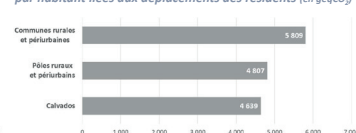
Réalisation : AUCAME 2023

Les émissions de mobilité

Consommation énergétique moyenne journalière
par habitant liée aux déplacements des résidents (en gep)



Emissions de gaz à effet de serre moyennes journalières
par habitant liées aux déplacements des résidents (en gepCO₂)



Evolution 2011-2022	
Consommation énergétique par habitant	Emissions de GES par habitant
Communes rurales et périurbaines	-13 %
Pôles ruraux et périurbains	-9 %
Calvados	-11 %

- Un usage très important de l'automobile pour les habitants des communes rurales et périurbaines qui n'est pas sans conséquence d'un point de vue environnemental

5- Support de présentation de l'intervention de M. BIGO sur « les transports face au défi la transition énergétique : quels leviers pour les mobilités en zones peu denses ? »

Les transports face au défi de la transition énergétique

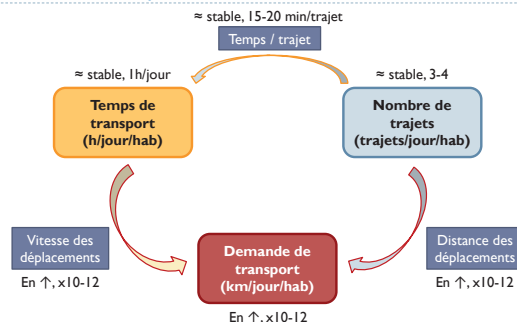
Quels leviers pour les mobilités en zones peu denses ?

Aurélien Bigo

Chercheur sur la transition énergétique des transports

05/07/2023

La mobilité en France depuis 1800

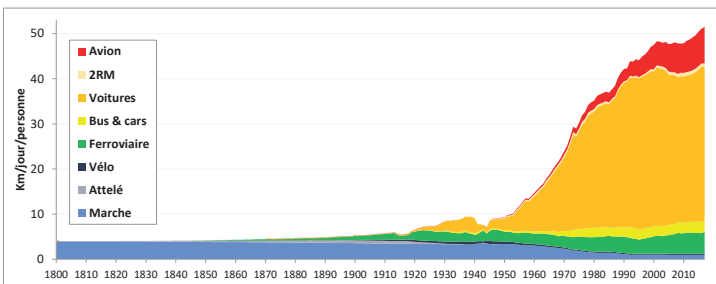


2

Schéma de quelques caractéristiques des déplacements en France et leur évolution historique depuis 1800

05/07/2023

Une explosion des kilomètres parcourus



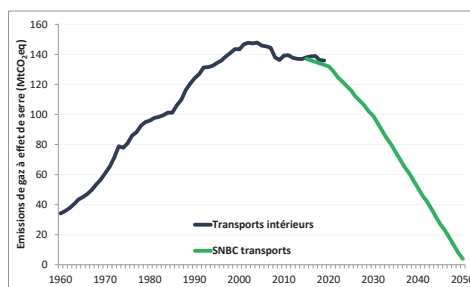
Les kilomètres parcourus par jour par mode de transport, de 1800 à 2017

3

Sources : [théas](#), p184 ; ZRM : 2-roues motorisés

05/07/2023

Objectif décarbonation à 2050



Emissions des transports depuis 1960, et objectif de la stratégie nationale bas-carbone (SNBC) d'ici 2050

4

Sources : à partir des données [CITEPA](#), [MTE](#), 2020

05/07/2023

Les impacts environnementaux, sociaux et sanitaires des mobilités

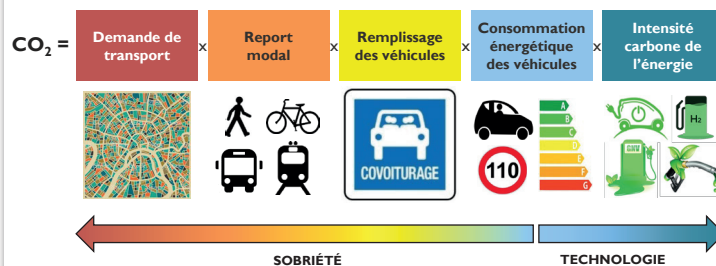


Les principales externalités des transports

5

05/07/2023

5 leviers pour décarboner les transports



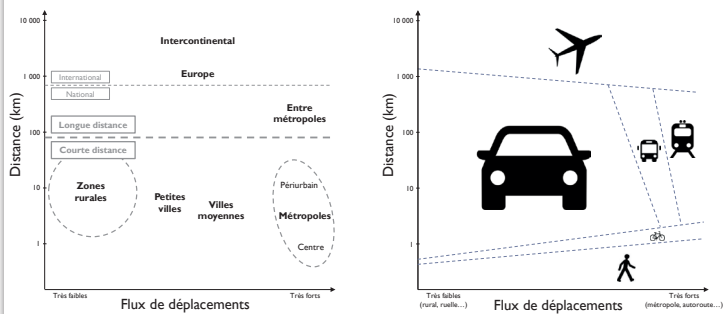
Les 5 leviers de la stratégie nationale bas-carbone (SNBC)

6

Source : [MTE](#), 2020

05/07/2023

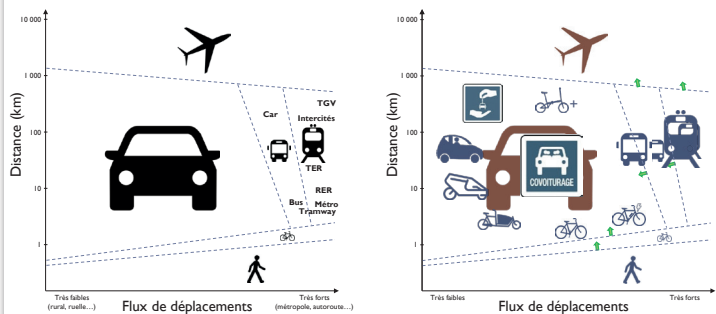
Quelles solutions selon les territoires ?



7

05/07/2023

Quelles solutions selon les territoires ?



8

05/07/2023

Développer les véhicules intermédiaires entre le vélo et la voiture



9

Article avec Frédéric Héran :
Malus poids, émissions de CO₂ : intéressons-nous enfin aux véhicules intermédiaires !

05/07/2023

Vers des mobilités sobres en ressources

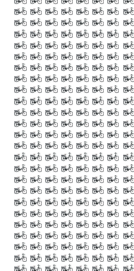
100 kWh de batteries,
ça correspond à



16 quadricycles /
mini-voitures



200 vélos à assistance
électrique (VAE)

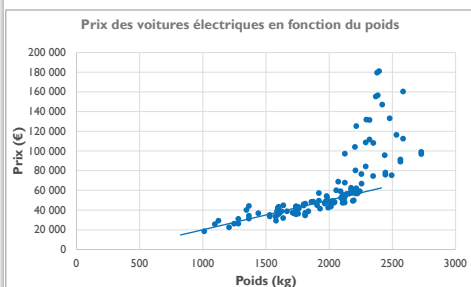


10

Article du numéro 141 de Transports Urbains sur L'avenir des véhicules intermédiaires

05/07/2023

Comment baisser le coût des véhicules électriques ?



11

Source des données : EcoAuto, Suisse, 05/2022

05/07/2023

6- Support de présentation de l'intervention de M. GUILLEUX et Mme GUILLOUX sur le schéma des mobilités de la Communauté de communes Vallées de l'Orne et de l'Odon

Mobilités en zones rurales et périurbaines

De la prise de compétence Mobilité à la définition d'une stratégie : exemple de la Communauté de communes Vallées de l'Orne et de l'Odon

par Rémi GUILLEUX,
Vice-Président des Vallées de l'Orne et de l'Odon
en charge de l'aménagement du territoire et des mobilités
par Alice GUILLOUX
Chargée d'études Climat, Air, Energie / Mobilités à l'Aucame

Présentation du territoire



23 communes

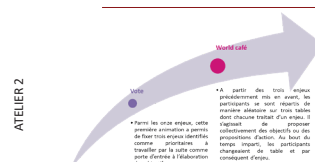
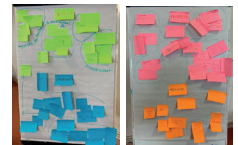
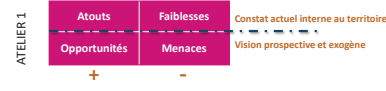
25 400 habitants (INSEE 2018)

2 pôles ruraux
Evrecy et Saint-Martin-de-Fontenay

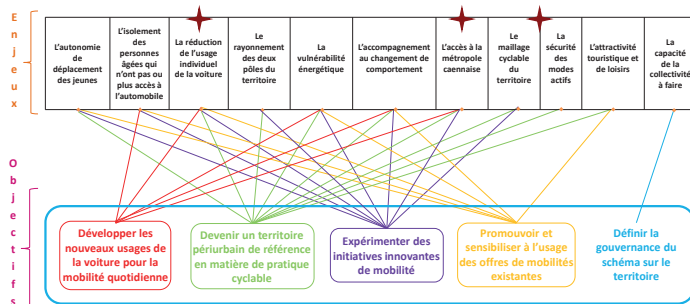
Synthèse du diagnostic

Profil démographique	Les déplacements	L'offre de transport	Les impacts
<ul style="list-style-type: none"> Population en cours de vieillissement... ... mais une part encore importante de jeunes... ...due au profil type des ménages : couple avec enfants ; Une population plutôt aisée... ...et très motorisée voire bimotorisée 	<ul style="list-style-type: none"> 4 déplacements par jour par habitant Un temps conséquent passé à se déplacer Une utilisation très forte de la voiture : comparé sur des petits déplacements Un tropisme très fort de Caen la mer, notamment pour aller travailler Peu de déplacements entre les deux rives de l'Orne Une fréquentation des communes pôles pour des « actes » du quotidien 	<ul style="list-style-type: none"> Un réseau routier radial depuis l'agglomération caennaise Une bonne couverture par les lignes Nomad Car 14 mais dans une logique radiale depuis Caen Quelques bornes MOBISDEC sur le territoire inégalement réparties Quelques covoiturages recensés sur les applications Peu d'aménagements et de stationnements cyclables mais une volonté de mieux mailler le territoire 	<ul style="list-style-type: none"> Des accidents localisés sur les grands axes routiers et les centres-bourgs impliquant fortement la voiture Des pratiques de déplacement fortement consommatrices en énergie Une consommation d'espace par les infrastructures de transport principalement due au réseau routier Un bruit routier légèrement impactant pour les constructions à proximité des grands axes

Ateliers



Des enjeux aux objectifs



Déclinaison de l'objectif n°3

Promouvoir et sensibiliser à l'usage des offres de mobilités existantes

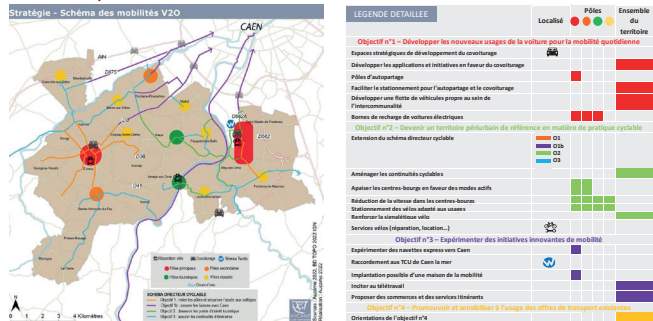
Propositions issues de l'atelier n°2

Porter à la connaissance de tous l'offre de transports existante
Communiquer sur les réseaux de transports en commun (itinéraires, horaires, points d'arrêt), les services à la demande, les itinéraires cyclables (logique d'itinéraire type).
Inciter les entreprises du territoire à s'intéresser à la mobilité durable de leurs employés
Inciter et accompagner les entreprises dans l'élaboration de plans de mobilité, inciter les plans de mobilité à l'échelle des zones d'activités ou de plusieurs entreprises.
Sensibiliser les jeunes à l'éco-mobilité
Veiller à éduquer aux pratiques de mobilité durable (permis piétons/vélos, intervention d'acteurs impliqués...). Étudier l'élaboration de plans de déplacements des établissements scolaires. Expérimenter l'écomobilité scolaire : pédibus, vélobus.
Proposer une aide financière à la réparation et à l'achat de vélo, VAE et vélo particulier
Afin d'inciter les habitants à s'équiper et par conséquent pratiquer le vélo, la collectivité peut mettre en place une aide à l'achat.

Pour aller plus loin...
Propositions AUCAME

Animer des événements en faveur des mobilités durables
Dimanche sans voiture dans les centres-bourgs, atelier réparation vélo, sorties vélo, vélo-école, fête de la voie verte
Permettre l'expérimentation gratuite des offres de transports du territoire
Proposer des tickets de transports en commun, une journée en VAE ou location gratuite d'une voiture de la collectivité...

Spatialisation du schéma des mobilités



7- Support de présentation de l'intervention de Mme HALLE sur « La Région, chef de file des mobilités et son action en territoires ruraux et périurbains »

La Région Normandie,
chef de file des mobilités
(gouvernance, bassins de mobilité et Contrat
Opérationnel de Mobilité)

**et son action en territoires ruraux et
périurbains (le cas du covoiturage)**



1 Les évolutions récentes du cadre d'intervention de la Région Normandie en matière de mobilités



Un bref rappel du rôle de la Région

La Région devient **l'autorité organisatrice de la mobilité régionale** : elle est compétente pour tous les **services de mobilité d'intérêt régional**
→ Organiser des services de transport public (ferroviaire et routier) et de transport scolaire
→ Organiser ou contribuer au développement des mobilités actives et des usages partagés des véhicules



Une offre de transport multimodale



Une offre de services de transport régional baptisée **NOMAD**, réunissant les services ferroviaires, routiers interurbains, scolaires, et lorsqu'ils existent les services de transport à la demande (TAD).



Le **transport scolaire** constitue un élément majeur de l'offre de transport de la Région.



Une attention particulière est également portée sur l'**articulation entre les services de transport régionaux, train et autocar, et les modes de transport urbain** : des démarches de type RER métropolitain sont en cours sur les aires urbaines de Rouen et Caen, des mutualisations entre des réseaux urbains et Nomad Cars existent ou sont en cours et plus généralement des interventions sont menées et projetées sur les infrastructures, les gares et pôles d'échanges, la tarification, l'intermodalité avec les réseaux urbains et les modes actifs, mais aussi sur la communication et l'information des voyageurs.



Une offre de transport multimodale



La gouvernance portée par la Région

Le rôle d'AOMR consiste en l'**organisation des modalités de l'action commune des AOM** et ainsi coordonner :

- Les différentes formes de mobilité et l'intermodalité, en matière de desserte, d'horaires, de tarification, d'information et d'accueil
- La création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de covoiturage/mobilité
- Les modalités de gestion des situations dégradées afin d'assurer la continuité du service rendu aux usagers au quotidien
- Le recensement et la diffusion des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre
- L'aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures de transports ou de services de mobilité par les autorités organisatrices de la mobilité.



Composition du comité régionale des partenaires

4 collèges de représentants pour avis

Conseil régional

Le Président
Le Vice-Président en charge des transports

Employeurs et syndicats

CCI Normandie
CMA Normandie
CHU Rouen
CHU Caen
Normandie Université
MEDEF Normandie
CPME Normandie
U2P Normandie
URI CFTD- Normandie
CGT Normandie

Usagers

FNAUT Normandie
CTRC Normandie
UDAF Normandie
Coordination Handicap
FUB

Habitants

Tirage au sort pour
5 représentants des habitants

RÉGION NORMANDIE

Composition du comité régionale des partenaires

2 collèges de représentants pour consultation

Partenaires acteurs de la mobilité

SNCF Voyageurs
Atoumod
FNTV
Mob'in Normandie
FNTR Normandie

Spécialistes qualifié(e)s

CESER
CEREMA
DREAL
ANBDD

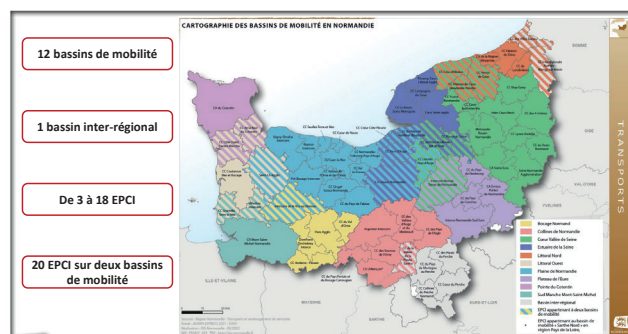
RÉGION NORMANDIE

Nouveaux périmètres : les Bassins de mobilités

Processus de création des bassins de mobilité en concertation

- **Septembre 2020** Lancement de la concertation par le Président
- **Novembre 2020** 7 ateliers territoriaux avec les EPCI et Dpts associés
- **Janvier 2021** Demande d'avis aux EPCI et Dpts de la cartographie co-construite lors des ateliers
- **Printemps 2021** Relance auprès des territoires
- **Fin 2021 – début 2022** Réunions de finalisation du périmètre des bassins de mobilité
- **Mars 2022** Adoption de la cartographie par le Conseil régional

RÉGION NORMANDIE



Le COPM : son objet et la trame envisagée

Parties au contrat

- Les AOM, syndicats mixtes de transports mentionnés à l'art. L. 1231-10 du code des transports, les départements, les gestionnaires de gares de voyageurs ou de pôles d'échanges multimodaux concernés.
- Peuvent être parties au contrat les autres EPCI ou tout autre partenaire (syndicats d'énergie, gestionnaires de voiries, opérateur de transport, commune...), dont, le cas échéant, une région limitrophe de bassin de mobilité.

Objet du contrat

- Définition des modalités de l'action commune des AOM ;
- Définition des modalités de coordination avec le gestionnaire de voirie et de l'infrastructure pour créer et organiser des conditions favorables au développement de la mobilité ;
- Détermination des résultats attendus et indicateurs de suivi.

Durée du contrat

- Conclusion du contrat de manière pluriannuelle selon une temporalité et des modalités de révision fixées entre les parties.

Evaluation du contrat

- Evaluation à mi-parcours présentée au comité des partenaires.
- Compte-rendu annuel de la mise en œuvre du contrat au comité des partenaires.

RÉGION NORMANDIE

Le COPM : son objet et la trame envisagée

En s'appuyant sur la mise en œuvre des COPM au niveau des bassins de mobilité (échelle locale sur laquelle les mobilités quotidiennes s'organisent), la Région entend favoriser une gouvernance reposant sur la concertation, la coopération et l'innovation.

3 objectifs :

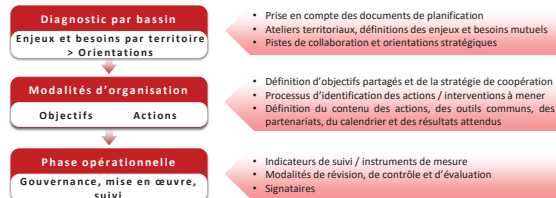
- Combiner différentes approches et compétences dans l'analyse des mobilités grâce à la diversité des parties prenantes.
- Optimiser l'offre de transport et améliorer les parcours usagers.
- Faciliter les mobilités en favorisant les démarches collaboratives et innovantes et l'animation, notamment dans les territoires ruraux.

RÉGION NORMANDIE

Le COpM : son objet et la trame envisagée

Un COpM est un document		Un COpM n'est pas un document	
opérationnel	de coopération entre les acteurs de la mobilité imposé par la LOM	de planification locale	qui écarte la possibilité de mener à bien des projets bilatéraux avec d'autres territoires
qui identifie les actions qui nécessitent une coordination des partenaires	qui peut renvoyer vers des conventions et dispositifs spécifiques de financement	qui exprime une tutelle de la Région sur les autres AOM	qui conditionne les participations financières de la Région
		qui reprend des actions déconnectées d'une logique intermodale	

Démarche et stratégie des COpM normands



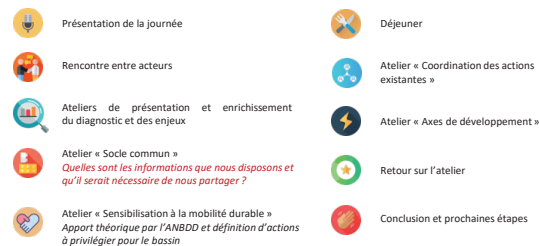
L'ambition pour la démarche pilote



Nous nous fixons un objectif de **2-3 contrats « pilotes » d'ici la fin 2023 puis 4/5 contrats en 2023 et 2024**, un rythme qui permet d'appréhender et de comprendre la mise en œuvre et le fonctionnement des COpM à cette nouvelle échelle. Ce cadencement permet également de différer le renouvellement des contrats.

L'ambition des premiers contrats est de faire discuter les acteurs de la mobilité sur ce nouveau périmètre de réflexion et d'initier des actions communes de coordination et de coopération.

Le déroulé d'un atelier type



La mobilisation des différents dispositifs régionaux

❖ Favoriser les mobilités sur les territoires peu denses

Objectifs :

- ✓ Favoriser les échanges entre acteurs locaux.
- ✓ Favoriser la recherche de nouvelles solutions de mobilité innovante avec la recherche de partenariat et d'expérimentations.

Nature des opérations :

Des pistes de travail identifiées sur des territoires pilotes. Des expérimentations en cours ou à venir sur le covoiturage, le transport à la demande...



2

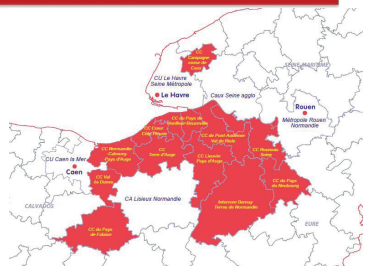
Le nouveau dispositif Nomad Covoiturage



Rappel de la démarche initiale

Etape 1 – Expérimentation sur le territoire du Roumois Seine en 2019

Etape 2 – Lancement au 22 janvier 2020 de **NO_MA_D Covoiturage** sur 12 EPCI (environ 337 000 habitants) normands, non compétents en matière de mobilité, localisés entre les aires urbaines de Caen, Rouen et Le Havre et là où sont concentrés les flux de mobilité en voiture.



RÉGION NORMANDIE

Rappel de la démarche initiale

➤ Réduire l'autosolisme en Région Normandie

➤ Répondre aux enjeux des territoires:

- Désenclaver les zones les moins denses
- Augmenter l'attractivité économique
- Favoriser activement une mobilité durable

PASSAGERS
NE PAS TRAVAILER

Vous payez 1€ par trajet dans la limite de 25 km, puis 0,10€ par kilomètre au-delà de 25 km. Et c'est gratuit si vous avez un abonnement Tempo.

CONDUCTEURS
DE REMBOURSES

Vous êtes remboursés d'au moins 2€ par trajet jusqu'à 20 km, puis 0,10€ par kilomètre parcouru à partir du 21^{er} km.

➤ Construire un réseau de transport complet et innovant avec le réseau NO_MA_D (train Ter et intercity, autocars interurbains, TAD, transports scolaires)

➤ Bilan mitigé (crise sanitaire), avec l'adoption de la LOM nécessité de revoir la dispositif dans son intégralité et d'étendre le périmètre

RÉGION NORMANDIE

Nouveau dispositif Nomad Covoiturage

Mise en place d'une convention multi-opérateurs via le Registre de Preuve de Covoiturage, agissant comme tiers de confiance et permettant de faire le lien entre des opérateurs labellisés et les AOM



La Région a décidé de mettre fin au contrat actuel avec l'entreprise KAROS afin de :

- optimiser** le coût de ce service en faisant l'économie du développement d'une application et de sa maintenance
- offrir** une plus large opportunité d'opérateurs et d'offres de mobilité aux normands
- élargir** l'accompagnement au-delà des 12 EPCI actuellement éligibles



RÉGION NORMANDIE

Nouveau dispositif Nomad Covoiturage

➔ **Nouveaux critères d'éligibilité :**

Des trajets inter EPCI disposant de la compétence mobilité ou les trajets intra et inter EPCI pour les territoires ne disposant pas de la compétence mobilité sur le périmètre de la région Normandie

➔ **Nouvelle allocation :**

Allocation de **0,50€ par passager non-détenteur d'une carte d'abonnement ATOUMOD** quelle que soit la distance parcourue dans la limite d'un aller/retour par jour.

Allocation de **2€ par passager détenteur d'une carte d'abonnement ATOUMOD** quelle que soit la distance parcourue dans la limite d'un aller/retour par jour.

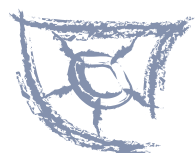
- ➔ Campagne de communication à venir
- ➔ Courrier à l'ensemble des EPCI normands envoyés prochainement

RÉGION NORMANDIE

Merci de votre attention

RÉGION NORMANDIE
www.normandie.fr

Directeur de publication : Patrice DUNY
Réalisation et mise en page : Aucame 2023
Illustrations : Aucame, sauf mention contraire
Contact : xavier.lepetit@aucame.fr



AUCAME
Caen Normandie

Agence d'urbanisme de Caen Normandie Métropole

21 rue de la Miséricorde
14000 CAEN

contact@aucame.fr

www.aucame.fr