

RENCONTRES DE LA MOBILITÉ # 5

Thème :
L'usage du train au quotidien

Les actes

Caen, le 26 septembre 2025



AUCAME
Caen Normandie

2006-2026
L'Aucame a 20 ans !

Février 2026

INTRODUCTION	3
Le thème	4
Le programme	5
INTRODUCTION DE LA 5^{ÈME} RENCONTRE DE LA MOBILITÉ	6
1^{ÈRE} PARTIE : L'ACTUALITÉ MOBILITÉ DU TERRITOIRE	8
Point sur l'actualité de l'observatoire des mobilités	8
Point sur l'actualité mobilité des partenaires de l'observatoire	9
2^{NDE} PARTIE : « FERROVIAIRE ET MOBILITÉ QUOTIDIENNE : ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES DANS LE BASSIN DE VIE MÉTROPOLITAIN CAENNAIS »	11
Panorama des mobilités et du ferroviaire dans le bassin de vie caennais	11
Plan de transport et ses évolutions potentielles : vers un SERM caennais ?	12
Quelle volonté locale pour le développement du ferroviaire au quotidien ?	13
Et dans les autres territoires ? Exemple du projet de SERM de Touraine	15
CONCLUSION DE LA 5^{ÈME} RENCONTRE DE LA MOBILITÉ	17
ANNEXES	18

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

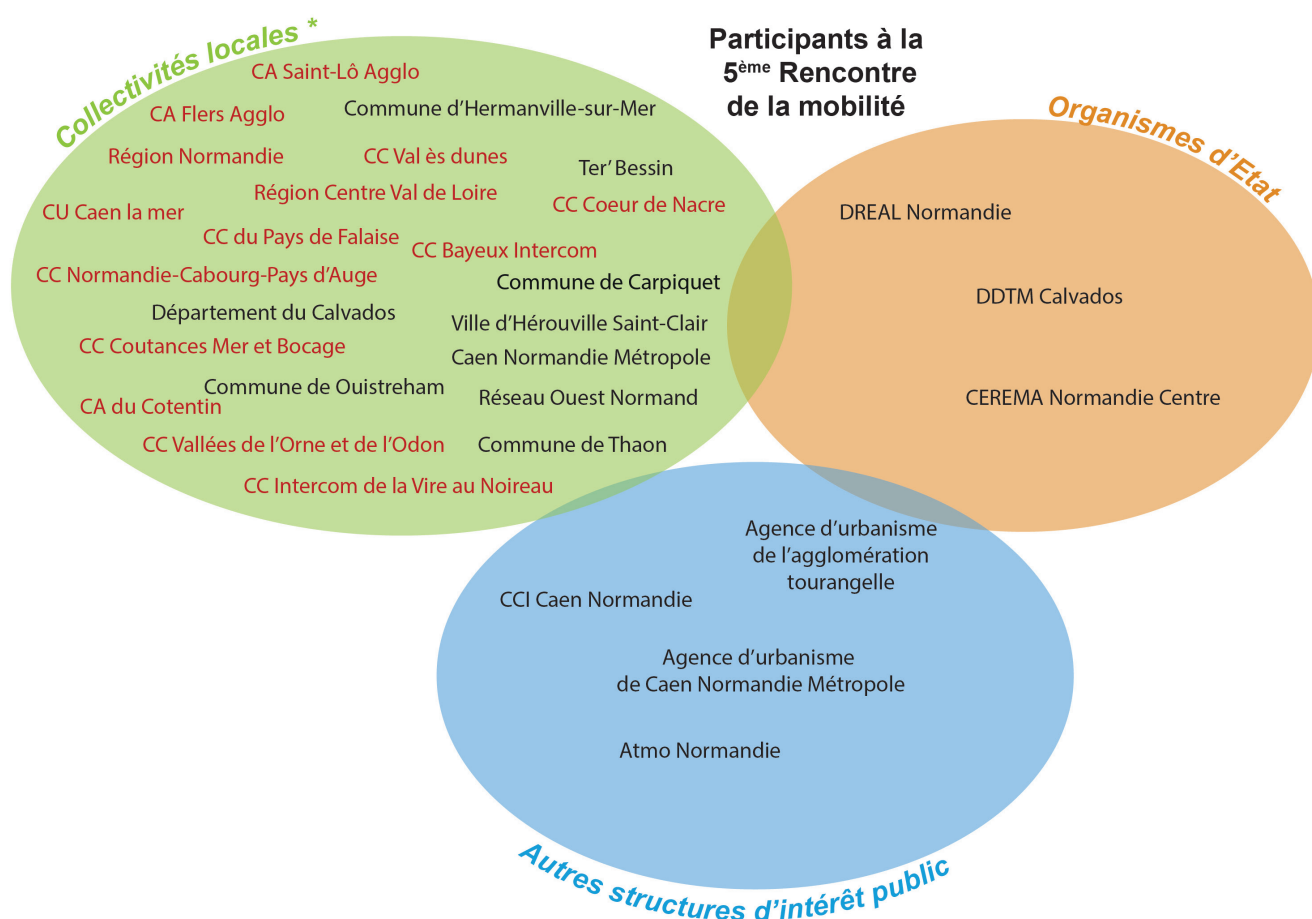
www.aucame.fr

Moment de restitution et de partage autour des travaux de l'Observatoire, la cinquième Rencontre de la mobilité s'est tenue le 26 septembre 2025 à l'hémicycle de Caen la mer.

62 personnes, représentant 32 structures différentes, ont répondu positivement à l'invitation des élus référents de l'Observatoire. Le panel des organismes présents était donc relativement large réunissant à la fois des autorités organisatrices de la mobilité (Région Normandie, Caen la mer, Cœur de Nacre, Saint-Lô Agglo, etc.), des gestionnaires de voirie (DIR NO, Département du Calvados, etc.), des syndicats mixtes (Pôle métropolitain Caen Normandie Métropole, Ter' Bessin),

des communes, des organismes d'Etat (DDTM du Calvados, DREAL Normandie, CEREMA) ainsi que la Chambre consulaire de Commerce et de l'Industrie Caen Normandie. La Région Centre Val de Loire et l'Agence d'urbanisme de l'agglomération de Tours (ATU) ont aussi été invitées afin d'apporter leur témoignage et leur retour d'expérience.

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



* Autorité organisatrice de la mobilité

Liste des organismes présents à la 5^e Rencontre de la mobilité

Le thème

Sur proposition des élus référents, le Comité partenarial de suivi de l'Observatoire des mobilités a fait le choix de s'intéresser cette année à l'**usage du train au quotidien**.

Ce sujet n'est pas nouveau localement. On peut même dire que le territoire a tissé un lien relativement complexe avec le train illustré par une dégradation des temps de parcours à destination de Paris, une fiabilité et une régularité du service historiquement pointées du doigt ainsi que l'absence de ligne à grande vitesse desservant le territoire.

Cette histoire complexe a d'ailleurs favorisé l'usage de la voiture. L'infrastructure routière, dense et performante, s'est fortement développée ces dernières décennies dans le bassin de vie caennais, faisant de la voiture le mode de déplacement le plus efficace. A l'inverse, le bassin de vie caennais n'est traversé que par une seule voie ferrée, d'est en ouest, limitant de facto les possibilités d'interconnexion entre les villes du territoire.

Pour autant, les lignes sont en train de bouger aujourd'hui. Nationalement, le train est vu comme une réponse centrale à l'urgence climatique pour nos déplacements. En outre, il existe localement de nombreux projets visant à développer l'offre ferroviaire sur le territoire : l'idée d'un service type « RER métropolitain » prend forme autour de l'agglomération caennaise, des études pour la création de nouvelles haltes ferroviaires sont en cours de définition, il existe également une volonté commune de faire des gares locales des vrais hubs multimodaux de déplacements, etc.

L'objectif de cette Rencontre est d'apporter un regard éclairé sur ces différents sujets, de les relier entre eux dans une approche systémique mais surtout de réfléchir collectivement sur les potentialités du train pour répondre aux déplacements quotidiens des habitants.

La 5^{ème} Rencontre de la mobilité a donc été problématisée de la manière suivante : « **Ferroviaire et mobilité quotidienne, état des lieux et perspectives dans le bassin de vie métropolitain caennais** ».



Hémicycle de Caen la mer, lieu d'accueil de la 5^{ème} Rencontre de la mobilité.

Le programme

Comme à l'accoutumée, la première partie de l'après-midi était consacrée à l'actualité récente locale relative à la mobilité.

Xavier LEPETIT, référent technique de l'observatoire à 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.

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

Afin d'alimenter le débat sur le thème principal du ferroviaire et des mobilités quotidiennes, la Rencontre a été ponctuée par les six interventions suivantes :

- ▶ **Un panorama des mobilités et du ferroviaire dans le bassin de vie** par Xavier LEPETIT, chargé d'études mobilités de l'agence d'urbanisme de Caen Normandie Métropole et référent technique de l'Observatoire ;
- ▶ Une présentation du **plan de transport régional et de ses évolutions potentielles**, posant une question centrale : « vers un SERM caennais ? » assurée par Laurent MARY, Directeur général adjoint Transports et Aménagement de la Région Normandie ;
- ▶ Un temps consacré aux dynamiques locales, avec trois interventions :
 - L'étude sur l'**ouverture de nouvelles haltes dans l'agglomération caennaise** par Julien MILCENT, chef de service Prospectives Mobilité de la Communauté urbaine Caen la mer ;
 - Le **manifeste pour un renouveau ferroviaire dans l'ouest de la Normandie**, présenté par Patrick MOREL, élu du pôle métropolitain Réseau Ouest Normand et élu référent de l'Observatoire des mobilités ;
 - Présentation de la réalisation d'une **aire des mobilités à Douvres-la-Délivrande** par Thomas DUPONT-FEDERICI, Vice-Président Environnement et Mobilités de la Communauté de communes Cœur de Nacre ;
- ▶ Pour finir, un **retour d'expérience du projet de Service express régional métropolitain (SERM) de Touraine**, présenté par Olivier SCHAMPION, urbaniste Mobilité à l'agence d'urbanisme de l'agglomération de Tours, et par Timothée KLAEYLE, chargé de mission SERM à la Région Centre-Val de Loire.



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

Introduction de la 5^{ème} Rencontre de la mobilité

Cette 5^{ème} Rencontre de la mobilité est ouverte par **Sonia DE LA PROVÔTÉ, 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 insisté sur le retour du train dans le débat national comme maillon indispensable de nos politiques de mobilité, que ce soit d'un point de vue social, de cohésion territoriale mais aussi d'un point de vue environnemental. Pour cela, il est nécessaire de bien comprendre le rôle et l'usage du train aujourd'hui mais surtout les besoins pour apporter une offre crédible et compétitive face à l'usage de l'automobile.

En matière de cohésion territoriale, la Présidente rappelle que l'armature urbaine du territoire est bien particulière avec un habitat dispersé important et de nombreuses zones qui ne sont pas desservies par la voie ferrée. Il apparaît indispensable d'intégrer ces territoires dépendants de l'automobile dans nos réflexions pour ne pas renforcer le sentiment d'isolement.

La Présidente tient également à remercier Messieurs JOYAU et MOREL, élus référents de l'Observatoire, de s'investir sur ces sujets à l'agence et de permettre la tenue de ces conférences. Enfin,



Sonia DE LA PROVÔTÉ, Sénatrice du Calvados et Présidente de l'AUCAME, introduisant la 5^{ème} Rencontre de la mobilité

la Présidente de l'agence adresse un remerciement particulier à la Région Centre Val de Loire et l'agence de Tours d'avoir accepté de témoigner pour cette Rencontre. Ce lien entre agences d'urbanisme est important à ses yeux, la Présidente de l'AUCAME étant également la Présidente de la FNAU, organisme qui fédère le réseau national des agences au service de l'intérêt général et des territoires.

Nicolas JOYAU et Patrick MOREL, élus référents de l'observatoire des mobilités, respectivement Président de 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 Normandie, ont ensuite pris la parole.

Nicolas JOYAU commence son discours en remerciant la Présidente pour la teneur de son discours introductif et explique combien il est ravi de pouvoir accueillir cette Rencontre dans l'enceinte de Caen la mer qu'il a l'honneur de présider. Il remercie également l'ensemble des participants et des intervenants pour cette Rencontre.

Il évoque le fait que la question du ferroviaire, bien qu'elle ne soit pas un sujet nouveau, revient aujourd'hui dans le débat local, à l'échelle des bassins de vie et dans le quotidien des habitants. Il revient notamment sur les différents projets de la Communauté urbaine pour faire évoluer la dynamique ferroviaire du territoire.

Tout d'abord, le ferroviaire est une pierre centrale du projet de mobilité que la Communauté urbaine vient d'établir dans le cadre de son PLUI valant plan de mobilité et programme local d'habitat, PLUI-HM arrêté en juillet dernier par la Conseil communautaire. Il doit organiser demain les relations entre la métropole caennaise et son bassin de vie.

En outre, Caen la mer propose depuis 2021 l'intégration tarifaire entre le train et le réseau Twisto, ce qui permet aux habitants de prendre le train entre la halte de Bretteville-Norrey et la gare de Caen avec un ticket unitaire (sans surplus tarifaire) ou un abonnement Twisto. Elle a également engagé un travail avec la SNCF et la Région Normandie pour étudier la possibilité d'ouvrir de nouvelles haltes ferroviaires à Carpiquet ou Mondeville mais également d'améliorer la desserte de l'aire urbaine caennaise. A ce titre, les deux

autorités organisatrices de mobilité sont actuellement en train d'élaborer un dossier minute en vue d'étudier la possibilité de créer un SERM caennais.

En revanche, **M. JOYAU** pointe du doigt le temps long du développement des projets ferroviaires, pas avant 2035 ou 2040 pour les nouvelles haltes, mais aussi le coût financier de tels projets, 30 millions d'euros pour ces deux mêmes haltes.

Patrick MOREL a pris la parole ensuite pour évoquer les différents questionnements qui se posent aujourd'hui autour du ferroviaire en vue d'en faire un mode de déplacement du quotidien. Tout d'abord la question de l'infrastructure et du financement de l'infrastructure. Il s'agit avant tout de rendre le service suffisamment robuste avant de proposer un saut d'offre, ce qui nécessite des investissements importants dans la régénération du réseau actuel et dans son amélioration.

Il évoque ensuite le sujet de l'interopérabilité de systèmes relativement complexes à l'aune notamment de l'ouverture à la concurrence où plusieurs opérateurs pourraient intervenir sur un même réseau (quid de la compatibilité des titres, des supports, de l'information voyageurs, des canaux de distribution, de réclamation, etc.). Le système ferroviaire a besoin de lisibilité afin de simplifier le parcours voyageur des usagers.

M. MOREL évoque le travail engagé actuellement par le Réseau Ouest Normand pour promouvoir une politique rail auprès des décideurs régionaux et nationaux. Le Réseau s'est notamment engagé dans l'écriture d'un manifeste recensant toutes les attentes et projets ferroviaires menés par les différentes collectivités locales de l'ouest de la Normandie.



Nicolas JOYAU et Patrick MOREL, élus référents de l'Observatoire des mobilités, ainsi que la Présidente de l'AUCAME, Sonia DE LA PROVÔTÉ, introduisant cette 5^{ème} Rencontre.

L'animation de cette première séquence est assurée par **Xavier LEPETIT**, référent technique de l'observatoire. Elle a pour but de témoigner de l'actualité de l'Observatoire mais aussi de celle de ses partenaires.



Xavier LEPETIT, chargé d'études mobilités de l'AUCAME et référent technique de l'observatoire, présentant les résultats du dernier tableau de bord des mobilités

Point sur l'actualité de l'observatoire des mobilités

Pour débiter, **M. LEPETIT** présente une synthèse de la dernière édition du tableau de bord des mobilités, sortie en septembre 2025. 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 est l'occasion d'examiner sur un temps plus long les effets de la crise sanitaire sur la mobilité. Elle montre notamment que le spectre de cette crise sur nos mobilités s'est grandement éloigné.

M. LEPETIT a présenté les chiffres de quelques indicateurs choisis avant de revenir sur les grandes conclusions du tableau de bord (record de fréquentation dans les réseaux de transports collectifs urbains et interurbains, forte croissance des trajets de court covoiturage, une appétence toujours importante pour le vélo, un parc automobile qui continue de se moderniser et de se transformer énergétiquement, un trafic automobile qui semble repartir à la hausse après des années de baisse).

M. LEPETIT a également évoqué les dernières publications de l'Observatoire des mobilités à savoir une publication sur l'évolution des pratiques des cyclistes dans le Calvados à partir des résultats des dernières enquêtes de mobilité, la création de deux applications cartographiques disponibles sur le site de l'agence présentant les principaux résultats de la dernière enquête de mobilité certifiée CEREMA réalisée dans le Calvados en 2022 ainsi que la publication de deux « Flash » sur le même sujet.

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

Réactions et échanges :

Thomas DUPONT-FEDERICI, Vice-Président Environnement et Mobilités de Cœur de Nacre, est surpris par l'évolution de l'indicateur du linéaire d'aménagement cyclable à Caen Normandie Métropole. Celui-ci affiche une baisse ces dernières années alors même que sa Collectivité Cœur de Nacre mène une politique volontariste en la matière avec l'aménagement de plusieurs itinéraires cyclables.

Xavier LEPETIT explique que cet indicateur est issu de la base nationale des aménagements cyclables mise à jour mensuellement par un groupement comprenant GéoVélo. Cette base correspond à une extraction de l'outil cartographique collaboratif Open Street Map selon le schéma national de recensement des aménagements cyclables adopté très récemment. C'est pourquoi le groupement GéoVélo procède à un travail régulier de nettoyage de la base au gré des différentes contributions. À ce stade, la base n'est pas encore complètement consolidée. En outre, il se peut que certains aménagements cyclables changent de statut ou ne soient plus classés comme tels car ne respectant plus les recommandations techniques. Au fur et à mesure des années, cette base devrait être plus robuste et permettre des comparaisons plus justes.

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

Pour terminer cette première partie, **Xavier LEPETIT** et **Thomas BOUREAU**, Directeur des études à l'AUCAME, ont laissé la parole à l'assistance. Ils ont 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.).

Annie ANNE, élue municipale de la Ville de Caen et conseillère communautaire de Caen la mer, s'interroge sur le coût du train. C'est une bonne chose de vouloir augmenter l'offre de train et le maillage territorial mais le prix du billet est aujourd'hui prohibitif pour certaines catégories de population. Elle pense notamment aux familles.

Cette question du coût du train et des transports collectifs est primordiale en matière de politique de mobilité durable puisque les autres modes de déplacements alternatifs peuvent ne pas convenir à tout le monde, notamment le vélo.

Enfin, **Mme ANNE** rebondit sur la question pédestre. On se déplace beaucoup à pied à Caen mais avec parfois des interactions compliquées avec les vélos ou les trottinettes sur les trottoirs.



Mme ANNE soulignant l'importance de travailler sur le prix des billets de train, prohibitif pour certains ménages, notamment les familles.

M. JOYAU a pris la parole pour expliquer que la Communauté urbaine avait justement travaillé sur le prix du train par l'intégration tarifaire. En effet, il fallait auparavant 4 euros pour faire

Bretteville-Norrey/Caen, le prix d'un billet SNCF. Maintenant, un ticket unitaire Twisto à 1,60 euros est suffisant pour faire le trajet. Caen la mer a cherché à étendre cette disposition sur d'autres haltes mais se heurte à une problématique de compétences et de périmètres, ces dernières n'étant plus dans Caen la mer.

Sur la marche, **M. JOYAU** pense qu'en effet, il n'y a pas assez de communication faite sur le sujet des aménagements piétons et que, bien souvent, ce qui permet de refaire de la place au piéton, c'est justement de faire des aménagements cyclables dédiés. **M. JOYAU** réaffirme effectivement l'importance de la marche sur le territoire en citant les chiffres de la dernière enquête de mobilité qui précisent qu'elle est le deuxième mode de déplacement le plus utilisé, représentant un quart des déplacements quotidiens.

Patrick MOREL évoque une autre problématique concernant le vélo, c'est le fait qu'il est nécessaire de concilier les différents usages qui n'ont pas tous les mêmes besoins (pratiques sportives vs. public familial). Enfin, **M. MOREL** précise que la question du coût du billet de train a été intégrée dans les problématiques soulevées par le manifeste du Réseau Ouest Normand.

Matthieu PRIMAUX, ingénieur d'études et référent Partenaire pour Atmo Normandie, explique que Atmo Normandie a développé des cartes stratégiques de la qualité de l'air localisant l'ensemble des établissements scolaires. Ces cartes prennent en compte les seuils de recommandation de l'OMS.



M. PRIMAUX témoignant des derniers travaux d'ATMO Normandie

Yannick GUERNY, conseiller municipal d'Hérouville Saint-Clair délégué au handicap et aux mobilités, également Président d'Handuo Tandem, souhaite que les difficultés des personnes à mobilité réduite soient mieux intégrées dans les réflexions sur la chaîne de déplacement à destination des gares. Enfin, **M. GUERNY** évoque une initiative qu'il a lancée pour remettre en selle les personnes en situation de handicap avec l'usage d'un tandem.

Patrick MOREL répond qu'il s'agit là d'un vrai sujet. Effectivement, l'accès jusqu'au train pour les personnes en situation de handicap n'est pas toujours bien traité mais la situation progresse. L'accessibilité pour tous est essentielle car elle améliore globalement le confort de voyage de tout le monde. Une personne voyageant avec une grosse valise aura des besoins d'accès au train proches de ceux des personnes à mobilité réduite.

Nicolas JOYAU évoque le travail qu'il effectue avec les associations de défense de personnes en situation de handicap, notamment sur cette question du vélo avec Handuo Tandem, c'est ce même partenariat avec Handuo qui a permis de mettre en place le service Twisto Assist.

Nicolas JOYAU pense également qu'il faudrait engager un travail avec les associations pour identifier les sources de données et indicateurs à mettre en place relatifs à cette question du handicap.



M. GUERNY évoquant la nécessité de mieux intégrer la problématique du handicap sur l'ensemble de la chaîne de déplacement vers les gares

Patrice DUNY, Directeur de l'agence, répond que l'AUCAME pourra voir de son côté les indicateurs qu'il est possible d'intégrer en matière d'accessibilité dans l'Observatoire des mobilités mais également de recenser l'ensemble des acteurs.

M. JOYAU dit qu'il sera possible de faire remonter à l'AUCAME les indicateurs et données de Caen la mer sur le sujet, notamment concernant le réseau de transports collectifs urbains.

Sonia DE LA PROVOTE, Présidente de l'AUCAME, précise qu'il serait intéressant d'identifier les circuits et itinéraires entièrement accessibles aux personnes à mobilité réduite.

2^{de} partie : « Ferroviaire et mobilité quotidienne : état des lieux et perspectives dans le bassin de vie métropolitain caennais »

L'après-midi s'est poursuivi avec la partie thématique de la Rencontre, celle **consacrée au ferroviaire**. Pour introduire cette partie, **Thomas BOURREAU**, Directeur des études à l'AUCAME, fait un petit rappel contextuel sur le choix de ce sujet, en insistant notamment sur l'actualité locale et l'annonce par la Région Normandie quelques jours auparavant de l'arrivée d'un nouvel opérateur pour l'exploitation des trains de l'étoile ferroviaire caennaise. Mais avant de faire intervenir la Région, il invite **Xavier LEPETIT** à venir présenter un panorama des mobilités et du ferroviaire dans le bassin de vie caennais.

Panorama des mobilités et du ferroviaire dans le bassin de vie caennais

Xavier LEPETIT propose d'initier le débat et d'objectiver le sujet du ferroviaire aujourd'hui sur le territoire.

Dans un premier temps, il propose de définir le périmètre idoine d'étude du ferroviaire dans une optique du quotidien. Finalement, les bassins de mobilité, issus de la Loi d'Orientations des Mobilités (LOM), devant correspondre à des échelles cohérentes au regard des mobilités quotidiennes, semblent l'échelle la plus logique pour la suite de l'analyse, d'autant que celle-ci dépasse la limite des périmètres administratifs puisque le bassin de mobilité de Caen va au-delà du Calvados en intégrant Saint-Lô Agglo (Manche) et Lieuvin Pays d'Auge (Eure).

Xavier LEPETIT analyse ensuite la pratique quotidienne du train à travers les données de la dernière enquête de mobilité certifiée CEREMA. Celle-ci est très faible et plutôt réservée aux déplacements de plus longue distance pour lesquels il est relativement plus performant et concurrentiel de la voiture. Au quotidien, on observe aussi une surreprésentation des scolaires et étudiants dans les usagers de ce mode de déplacement.

M. LEPETIT présente ensuite l'organisation du réseau et de l'infrastructure ferroviaire actuelle à l'échelle du bassin de mobilité de Caen, un réseau ferroviaire peu dense qui ne permet pas de relier directement l'ensemble des pôles urbains à la métropole caennaise.

Enfin, **M. LEPETIT** aborde le volet offre et demande montrant un désir du train retrouvé par la population.

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

Réactions et échanges

François GREBOUVAL, Directeur des transports et des mobilités de la Communauté d'agglomération du Cotentin, demande si la comparaison des temps de parcours entre train et voiture sont calculés dans une logique de porte à porte. En effet, peu de gens ne se déplacent que de gare en gare et les trajets de rabattement ou de diffusion vers les gares doivent être pris en compte pour voir la réelle performance des trajets en train.



Intervention de M. GREBOUVAL, Directeur des transports et des mobilités de la Communauté d'agglomération du Cotentin sur les temps de parcours en train

Sonia DE LA PROVÔTÉ fait le constat que l'offre actuelle n'est pas toujours en adéquation avec les besoins du territoire.

Michel LAFONT, Vice-Président en charge du PLUi-HM et de l'urbanisme de Caen la mer, s'étonne du graphique concernant la fréquentation des haltes du territoire. En effet, la halte de Bretteville-Norrey affiche une fréquentation en baisse, ce qui est contraire à la situation sur toutes les autres haltes du territoire. Plusieurs mesures ont été mises en place pour booster l'usage du train sur Bretteville-Norrey (augmentation de l'offre, intégration tarifaire) et il lui semblait que ces mesures avaient plutôt bien fonctionné.

Xavier LEPETIT précise qu'il y a sur cette halte un biais statistique dans les données publiées par la SNCF. Depuis l'intégration tarifaire, un certain nombre de voyageurs ne voyage plus avec un titre SNCF mais TWISTO. Ces voyageurs TWISTO ne doivent plus être comptés par l'appareil statistique de la SNCF. En additionnant la donnée TWISTO des voyageurs trains annuels avec celle de la SNCF, on obtient pour Bretteville-Norrey une tendance à la hausse conforme à ce qui est observé sur les autres haltes. L'AUCAME a fait le choix de mettre une mention dans le commentaire du graphique mais de ne pas afficher l'agrégation de ces deux données dans le graphique car il ne s'agit ici que d'une hypothèse.

M. LAFONT ainsi que Mme DE LA PROVÔTÉ insistent pour qu'on publie dans les éditions futures cet indicateur agrégé qui semble mieux correspondre à la réalité du phénomène.

Plan de transport et ses évolutions potentielles : vers un SERM caennais ?

Laurent MARY, Directeur général adjoint Transports et Aménagement du territoire de la Région Normandie, présente les évolutions potentielles du plan de transport régional dans une perspective de SERM. Il commence par définir ce qu'est un SERM, ce que cela implique et les étapes à franchir pour se faire labelliser. Il présente ensuite les prémices de ce que pourrait être le SERM caennais et les différentes études à mener dans ce cadre (étude terminus de Bayeux, étude de mobilité de l'étoile ferroviaire caennaise, étude de création de nouvelles haltes, etc.).

Le dépôt du dossier minute du SERM caennais est prévu pour la fin de l'année 2025 avant une demande de statut prévue pour 2027. M. MARY insiste également sur la particularité du SERM caennais qui devrait grandement s'appuyer sur une composante routière du fait de la faiblesse de l'infrastructure ferroviaire.

Enfin, M. MARY évoque les différents projets menés par la Région Normandie avant l'arrivée du SERM. Il évoque la refonte organisationnelle du réseau interurbain de cars pour la rentrée 2027, la volonté d'étendre l'intégration tarifaire et enfin la mise en concurrence des lignes ferroviaires régionales. Celle-ci se fait progressivement selon un système d'allotissement. Le lot « étoile ferro-

viaire caennaise » est le premier à faire l'objet d'une mise en concurrence avec une attribution du marché prévue en janvier 2026 pour une mise en service en juillet 2027. La Région Normandie a choisi un nouvel opérateur pour exploiter ce lot. Il s'agit de RATP Dév' dont l'objectif est d'accroître de 50 % les circulations, notamment les liaisons vers Rennes ou Evreux.

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



Laurent MARY présentant les prémices du SERM caennais et les études préalables déjà réalisés par la Région Normandie

Réactions et échanges

Thomas DUPONT-FEDERICI s'interroge sur le périmètre du SERM caennais dans le schéma présenté par M. MARY. Une zone grisée apparaît sur celui-ci et M. DUPONT-FEDERICI voudrait comprendre à quoi celle-ci correspond. M. MARY explique qu'il s'agit du périmètre de transports urbains desservis par le réseau Twisto. M. DUPONT-FEDERICI se demande pourquoi Cœur de Nacre n'est pas intégrée dans le périmètre SERM puisque, sur le schéma, aucune ligne ne dessert son territoire. Or, Douvres-la-Délivrande et Courseulles-sur-Mer sont aujourd'hui reliées par la ligne Nomad Car 101, une des principales lignes du réseau Nomad Car. Le nombre de déplacements quotidiens entre Caen la mer et Cœur de Nacre justifierait d'intégrer cette ligne dans le SERM caennais.

M. LAFONT s'interroge sur le calendrier du SERM caennais. M. MARY répond que la Région Nor-

mandie se donne un calendrier assez serré pour monter le dossier, soit deux ans, afin de bénéficier de l'opportunité actuelle et des cofinancements existants. Ensuite, un travail sera engagé avec les territoires et les collectivités voisines. En outre, le SERM n'est pas un « one shot ». Il s'agit d'apporter une réponse graduelle dans l'amélioration du système métropolitain. La Région se donnera des objectifs à court et moyen termes.

Christine MULLER, représentante de la CCI de Caen, demande s'il existe des statistiques sur les chauffeurs VTC, les taxis ou le covoiturage dans la région caennaise. **M. LEPETIT** répond que, pour le covoiturage, l'agence s'appuie sur le registre des preuves de covoiturage qui recensent les trajets quotidiens de courtes distances remontés des opérateurs de covoiturage. Pour les deux autres, VTC et Taxis, l'agence ne dispose d'aucun élément.

Quelle volonté locale pour le développement du ferroviaire au quotidien ?

Thomas BOUREAU ouvre la séquence suivante qui consiste à faire témoigner les intercommunalités sur leurs projets locaux de mobilité qui peuvent être les prémices à la mise en place d'un SERM sur le territoire. Il s'agit de présentations « flash » d'une durée de 5 à 10 min.

► Création d'une aire des mobilités par Cœur de Nacre

Thomas DUPONT-FEDERICI, Vice-Président Environnement et Mobilités de Cœur de Nacre, présente le projet d'aire des mobilités de Cœur de Nacre.

Il retrace dans un premier temps la genèse du projet. Celui-ci fait suite à la réponse à un appel à projets de l'Etat « Transports en commun en site propre et Pôles d'échanges intermodaux » dont la Collectivité a été lauréate.

Cette aire est localisée à l'entrée du territoire, au giratoire du Nouveau Monde, sur le principal axe de communication avec Caen la mer. Elle est également à l'interaction des principaux réseaux de transport, que ce soit cyclable, transports collectifs et une grande partie des trajets de covoiturage entre Caen la mer et Cœur de Nacre passe par ici.

L'objectif de cette aire est donc d'être une plateforme multimodale. **M. DUPONT-FEDERICI** décrit alors tous les aménagements présents sur la parcelle (aire de covoiturage de 55 places, station de bus avec deux arrêts, parking relais de 67 places, espace vélo avec arceaux, abris vélos sécurisés et kit de réparation et enfin une placette des services avec distributeur de légumes). Cœur de Nacre a notamment obtenu le dévoiement des lignes de bus régionales 101 et 102 par l'aire des mobilités.

M. DUPONT-FEDERICI présente ensuite le planning des travaux, le budget (1,2 million d'euros) et surtout les perspectives de développement. Parmi celles-ci, Cœur de Nacre imagine que l'aire pourrait accueillir le terminus de la ligne T2 du tramway de Caen la mer si celui-ci était étendu vers le nord. Cœur de Nacre a également le souhait qu'une voie de la RD7 soit réservée aux véhicules à fort taux d'occupation (voie bus et covoiturage).

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



M. DUPONT-FEDERICI présentant le projet de création d'une aire des mobilités à Cœur de Nacre

Réactions et échanges

M. LAFONT s'intéresse au service de covoiturage proposé par Cœur de Nacre et qui est opéré par Blablacar Daily. Il voudrait savoir comment celui-ci fonctionne et quelles sont les retombées.

Clara LE DIOLLEN, chargée de mission transition écologique et mobilités à Cœur de Nacre, répond que le service permet de mettre en relation les covoitureurs. Une partie des trajets effectuée via ce service est financée par la Collectivité locale. Les retours sont plutôt positifs.

► Planification des mobilités et étude pour l'ouverture de nouvelles haltes ferroviaires dans Caen la mer

Julien MILCENT, chef de service Prospectives mobilités de Caen la mer, intervient ensuite pour présenter la politique de mobilité de Caen la mer qui se base notamment sur l'usage du ferroviaire.



M. MILCENT présentant les résultats de l'étude sur l'ouverture de nouvelles haltes ferroviaires dans Caen la mer

M. MILCENT commence son propos en présentant les axes mobilité du PLUI-HM de Caen la mer valant plan de mobilité. Celui-ci a été arrêté en juillet 2025 avant une approbation prévue en 2027. Le PADD prévoit notamment de renforcer l'usage du train et d'envisager la création d'un tram-train sur l'axe Bayeux-Caen-Lisieux. Il prévoit également de renforcer le pôle multimodal de la gare de Caen et de développer l'activité des gares secondaires existantes (Bretteville-Norrey). Enfin, il localise des zones d'implantation préférentielle de nouvelles haltes ferroviaires.

Ce dernier point est ensuite explicité par **M. MILCENT**. En effet, Caen la mer a mené en parallèle une étude d'opportunité et de faisabilité foncière pour la création de points d'arrêts ferroviaires sur le ressort territorial de Caen la mer. Sept sites ont été étudiés : trois à Carpiquet,

deux à Beaulieu et deux à Mondeville. Trois ont été retenus pour faire l'objet d'analyses complémentaires (deux à Carpiquet et un à Mondeville). **M. MILCENT** présente ainsi les recommandations pour chacun des sites.

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

► Manifeste pour le renouveau ferroviaire dans l'ouest de la Normandie

Patrick MOREL évoque le Manifeste pour le renouveau ferroviaire élaboré par les élus du Réseau Ouest Normand dont il a présidé le groupe de travail. Les principales attentes du Manifeste sont les suivantes :

- la réalisation de la Ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN) pour améliorer les temps de parcours vers Paris, celui-ci est aujourd'hui le même entre Paris et Cherbourg qu'entre Paris et Marseille,
- le classement d'intérêt national des sections Dreux-Granville et Lison-Cherbourg,
- l'affirmation du rôle des gares d'Argentan et de Folligny comme lieux de correspondance,
- l'augmentation des liaisons interrégionales vers Le Mans-Tours ou Rouen-Amiens,
- la volonté d'augmenter le report modal vers le train,
- l'intégration de Lison, Saint-Lô ou Argentan dans les réflexions sur le SERM caennais,
- l'importance des services connexes : billetterie, pôles gares, sécurité, intégration tarifaire, etc.

M. MOREL affirme la volonté de garder une présence humaine dans les gares.

Réactions et échanges

Patrice DUNY, Directeur de l'AUCAME et du Réseau Ouest Normand, ajoute que le Manifeste insiste également sur la question de la gare comme lieu de vie, comme quartier urbain et qu'il est nécessaire de les développer.

Et dans les autres territoires ? Exemple du projet de SERM de Touraine

Olivier SCHAMPION, urbaniste mobilités de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération de Tours, et Timothée KLAEYLE, chargé de mission SERM de Touraine et Orléanais à la Région Centre Val de Loire, clôturent cette séquence avec la présentation du projet de SERM de Touraine. L'idée est d'offrir aux participants un retour d'expérience sur l'élaboration d'un projet de SERM afin de concrétiser la définition de cette démarche.

Dans un premier temps, M. SCHAMPION retrace l'historique de l'évolution du territoire et de ses réseaux de transports, notamment en évoquant l'arrivée du chemin de fer puis de la Grande vitesse dans la région tourangelle, la constitution du carrefour autoroutier et enfin la planification qui place les systèmes ferroviaires (tramway et étoile ferroviaire) ainsi que leurs points d'entrée comme composantes primordiales du projet de territoire du SCoT.

M. SCHAMPION évoque par la suite les études préalables au lancement du projet de SERM de Touraine. En effet, l'agence de Tours s'est beaucoup investie sur l'analyse des réseaux et leurs évolutions possibles dans une logique d'interconnexion et dans une vision prospective, analyses parfois menées en auto saisine (étude de potentiel des corridors ferroviaires, étude de désaturation du nœud ferroviaire, étude de convergence des mobilités, convention autoroute bas carbone.). Cette vision « réseau multimodal » a constitué un préalable au lancement du projet de SERM.

M. KLAEYLE évoque ensuite le lancement de la démarche, l'organisation du projet et son actualité. Celle-ci est née en janvier 2023 par la signature d'une déclaration d'intention entre la Région, la Métropole de Tours et les autres EPCI concernés. Des premiers ateliers ont eu lieu entre octobre et novembre 2023, animés par l'agence, pour faire remonter et définir des feuilles de route avec les territoires concernés et volontaires.

Le premier COPIL de lancement a eu lieu en novembre 2023. Son objectif a été de définir un périmètre d'étude, une gouvernance, les ambitions de principe pour ce projet et les études à lancer. Le COPIL a notamment décidé de ne pas faire appel à la SGP (Société des Grands Projets) pour l'épauler dans ce projet. Les principales am-

bitions ont reposé sur l'amélioration du cadencement et de l'amplitude horaire des services trains et cars, de définir de nouveaux pôles d'échanges multimodaux, de penser les services complémentaires (vélo, covoiturage, etc.) et enfin de repenser les services voyageurs. Enfin, le COPIL s'est donné une feuille de route à court terme pour rendre le SERM plus concret. L'un des premiers projets concrets a été de rouvrir la gare de Fondettes-Saint-Cyr-sur-Loire. L'objectif est également d'avoir une concertation large sur un périmètre large.

M. KLAEYLE présente ensuite l'organisation de l'équipe projet basée sur un COPIL, un COTECH et plusieurs groupes de travail et l'actualité récente du projet avec la finalisation imminente du dossier de statut SERM.

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



Timothée KLAEYLE et Olivier SCHAMPION témoignent du projet de SERM de Touraine

Réactions et échanges

Julien MILCENT, chef de service Prospectives Mobilités à Caen la mer, demande si le financement du projet SERM dépend uniquement de la Métropole et de la Région ou si les autres EPCI sont susceptibles de participer ? M. KLAEYLE répond que chacun finance selon ses prérogatives (Etat, Région, voire Métropole pour l'infrastructure lourde). En revanche, l'objectif est d'être dans une logique de gagnant-gagnant et que les actions des EPCI qui rentrent dans le projet SERM, qui y participent, sont cofinancées. Toutes actions « SERMables » font l'objet d'un cofinancement.

Patrice DUNY, Directeur de l'AUCAME et des Pôles métropolitains, remercie dans un premier temps les intervenants pour ce témoignage qui montre le poids des études dans ce genre de projet. Il s'interroge sur le rôle de VINCI Autoroutes dans le dispositif SERM et sur ce qu'il peut apporter.

M. KLAEYLE répond qu'en tant que gestionnaire du réseau autoroutier, le SERM ayant une dimension routière également, son rôle n'est pas négligeable. En outre Vinci Autoroutes peut participer au financement des pôles d'échanges intermodaux en lien avec les autoroutes. L'enjeu est également de lier les projets de Vinci Autoroutes avec la dimension ferroviaire et de les intégrer dans une dimension multimodale. Dans le cadre des concessions avec l'Etat, une partie des réserves financières est fléchée pour des projets de mobilité durable. C'est le cas du SERM. C'est aussi l'idée de mieux intégrer les autoroutes au territoire. Cela fait suite et entre dans le cadre de la Convention Autoroutes Bas Carbone que Vinci avait mise en place.

Laurent MARY demande s'il est possible de connaître les coûts de fonctionnement du projet de SERM de Touraine. M. KLAEYLE répond qu'il est difficile d'estimer aujourd'hui le coût de fonctionnement d'un tel projet. Le coût marginal de ce projet est à peu près de 70 millions d'euros par an, reste à connaître la clé de répartition entre la Métropole et la Région.

M. MARY voudrait également savoir si les services librement organisés (autrement appelé « Cars Macron ») sont intégrés dans le projet SERM, notamment ceux empruntant les axes autoroutiers. M. KLAEYLE répond que des modifications de lignes routières régionales ont été effectuées via le réseau autoroutier pour essayer d'avoir le trajet le plus direct possible. Les services librement organisés ont vocation à être complémentaires du SERM.



Conclusion de la 5^{ème} Rencontre de la mobilité

Patrick MOREL a pris la parole pour clore cette 5^{ème} Rencontre. Il a d'abord remercié l'ensemble des participants et intervenants pour ces échanges et pour l'ensemble des idées apportées durant cette Rencontre.

La principale idée que **M. MOREL** retient de cette journée, notamment de l'exemple tourangeau, c'est la nécessité de travailler tous ensemble, que ce soit la Région, la Communauté urbaine mais aussi les autres AOT que sont les EPCI. Seul un travail collectif permettra au bassin de vie caennais de se doter d'une offre ferroviaire pertinente et cohérente qui correspond aux besoins des territoires.

Il précise que des Actes de cette Rencontre seront rédigés et disponibles prochainement. Il invite également les partenaires à consulter les publications de l'observatoire disponibles à l'entrée de la salle mais également sur le site internet de l'AUCAME.

M. MOREL clôt la séance.



Les dernières publications de l'Observatoire des mobilités en libre-service durant la Rencontre

1-Liste des participants

Nom	Prénom	Organisme
ACHARD	Gwénaëlle	Cœur de Nacre
ANNE	Annie	Caen la mer
AVERLANT	Alice	AUCAME
BALADI	Aziz	Mairie Hermanville sur Mer
BERTRAND	Elisabeth	AUCAME
BLANCHET	Mélanie	CU Caen la mer - Direction Urbanisme
BOUCARD	Carole	Saint-Lô Agglo
BOUCLIER	Edouard	Caen la mer
BOUREAU	Thomas	AUCAME
BRES	Bertrand	DDTM 14
BRIAND	Jean-Philippe	AUCAME
BRUNEAU	Joel	Député
CARIO	Mélanie	CCI Caen
CATHERINE	Arnaud	Mairie de Cherbourg-en-Cotentin
CHANONI	Clémentine	Coutances Mer et Bocage
CHANTELOUP	François	CCPHB
CHOUET	Bertrand	CEREMA DTER Normandie Centre
CHRETIEN	Pascal	Mairie de Ouistreham
COLLETTE	Ludivine	AUCAME
COMMENT	Médéric	Intercom de la Vire au Noireau
COURTOIS	Isabelle	CDC du Pays de Falaise
DE LA PROVOTE	Sonia	Sénatrice du Calvados
DEQUEN	Bertrand	Département du Calvados
DUCOURNEAU	Aurore	Val ès dunes
DUNY	Patrice	AUCAME/Réseau Ouest Normand
DUPONT-FEDERICI	Thomas	Cœur de Nacre

Nom	Prénom	Organisme
ERENATI	Astrid	DREAL
FRENEHARD	Guy	Maire d'Argentan
GERNY	Yannick	Mairie d'Hérouville Saint-Clair
GINESTE	Marie	Communauté urbaine Caen la mer
GOSSELIN	Gaël	Communauté d'agglomération du Cotentin
GREBOUVAL	François	CA du Cotentin
GRENIER	Sylvie	Region
GUILLEUX	Rémy	CDC Vallées de l'orne et de l'odon / Commune de Maltot
GUILY	Eline	DDTM 14
HAMELIN	Paul	Bayeux Intercom
HEURTEVENT	Nathalie	CC Normandie Cabourg Pays d'Auge
HOUDAN	Dorothée	Saint-Lô Agglo
HUBERT	Alexis	Caen la mer
HUBERT	Anthony	Caen Normandie Métropole
HUBERT	Gaspard	DREAL Normandie
JAMES	Eric	Ter'Bessin
JOYAU	Nicolas	Caen la mer / AUCAME
KLAEYLE	Timothée	Région Centre Val de Loire
LAFONT	Michel	Caen la mer
LANGLOIS	Jérôme	Mairie d'Hérouville Saint-Clair
LAPLANCHE	Guillaume	Communauté de communes Normandie Cabourg Pays d'Auge
LARVOR	Erwan	AUCAME
LE DIOLEN	Clara	Cœur de Nacre
LE PIFRE	Sophie	Mairie Hermanville-sur-Mer
LECHARPENTIER	Maxime	Communauté urbaine Caen la mer
LEMAIRE	Edouard	Terres d'Argentan
LEPETIT	Xavier	AUCAME

Nom	Prénom	Organisme
LEPOULTIER	Mélanie	Bayeux Intercom
LUSCAN	Mariette	Cerema
MAHE	Olivier	Caen la mer
MARY	Laurent	Région Normandie
MAURY	Richard	Mairie de Thaon
MEKKAOUI	Lamia	Ville d'Hérouville Saint-Clair
MESTHE	Thibaud	Flers Agglo
MILCENT	Julien	Caen la mer
MOREL	Patrick	Cingal Suisse Normande / AUCAME
MULLER	Christine	CCI Caen Normandie
PELE	Benoît	Flers Agglo
PICARD	Hubert	Vallées de l'Orne et de l'Odon
POITOU	Nathalie	Val ès dunes
POTIER	Sylvain	Bayeux Intercom
POTTIER	Claire	AUCAME
PRIMAUX	Matthieu	Atmo Normandie
RIBALTA	Ghislaine	Mairie d'Hérouville Saint Clair
SCHAMPION	Olivier	ATU Agence d'Urbanisme de l'agglomération de Tours
SELLIER	Jean	CDC des Pays de L'aigle
SERARD	Pascal	Mairie de Carpiquet
SOUL	Ophélie	Intercom de la Vire au Noireau
TURBATTE	Béatrice	CU Caen la mer
VANNIER	Soazig	AUCAME
WOLF	Stéphane	Ter'Bessin

2- Support de présentation de l'édition 2025 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 5^{ème} RENCONTRE DE LA MOBILITÉ – 26 SEPTEMBRE 2025

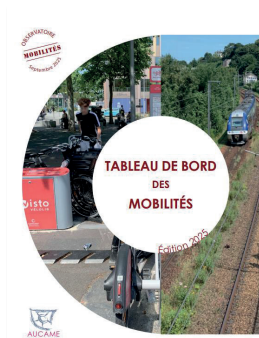
5

« Tableau de bord des mobilités » Edition 2025

➤ 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

- 11 fiches thématiques et 1 fiche de synthèse des tendances
- Millésime des indicateurs : 2024
- Période d'évolution : 2019-2024



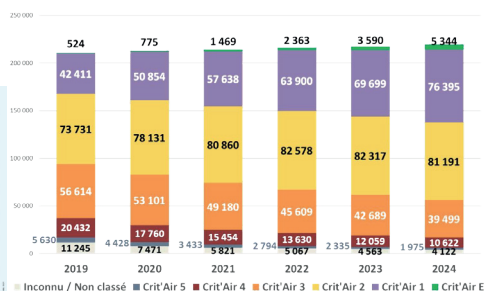
AUCAME 5^{ème} RENCONTRE DE LA MOBILITÉ – 26 SEPTEMBRE 2025

6

Le Parc Automobile

- Seulement 2 % du parc de véhicules à l'échelle de Caen-Métropole est non classé en 2024 contre 5 % en 2022.

Evolution du parc automobile selon les vignettes CRIT'Air dans le périmètre du SCoT Caen-Métropole



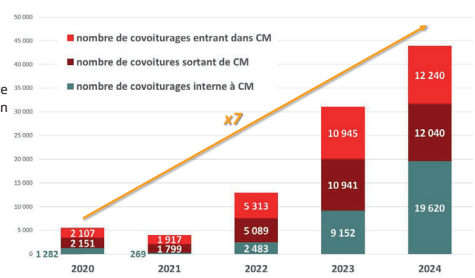
AUCAME 5^{ème} RENCONTRE DE LA MOBILITÉ – 26 SEPTEMBRE 2025

Usage de l'Automobile

Evolution du nombre de trajets de covoiturage courte distance en lien avec Caen-Métropole

- Registre des preuves de covoiturage
- ➔ Ministère de la transition écologique et solidaire

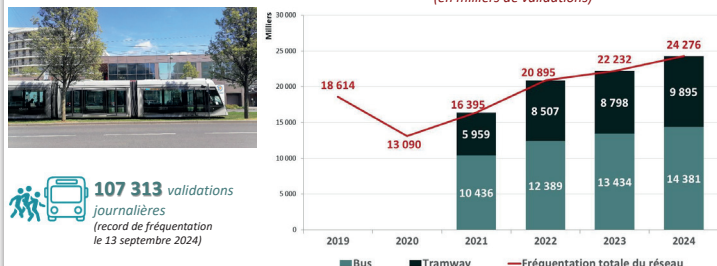
TOP 5 des flux de covoiturage les plus pratiqués entre EPCI du Calvados	nb en 2024
Caen la mer - Caen de Nacré	3 628
Caen la mer - Pays de Falaise	3 239
Caen la mer - Bayeux Intercom	2 854
Caen la mer - Prébecq Intercom	2 782
Caen la mer - Intercom de la Vire les Noireaux	2 566



AUCAME 5^{ème} RENCONTRE DE LA MOBILITÉ – 26 SEPTEMBRE 2025

Les transports collectifs urbains

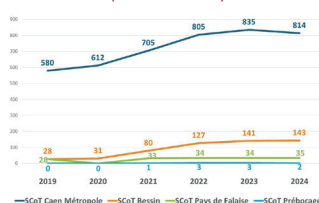
Evolution de la fréquentation du réseau Twisto (en milliers de validations)



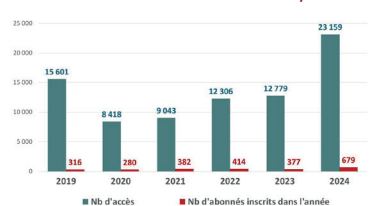
AUCAME 5^{ème} RENCONTRE DE LA MOBILITÉ – 26 SEPTEMBRE 2025

Le vélo

Evolution du linéaire cyclable par SCoT (en nombre de km)



Evolution de l'utilisation du service Vélopark

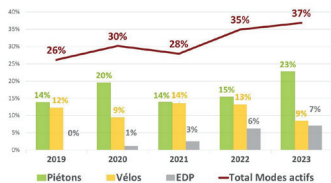


- Un développement des politiques cyclables pour accompagner l'essor de l'usage du vélo

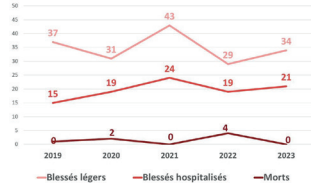
AUCAME 5^{ème} RENCONTRE DE LA MOBILITÉ – 26 SEPTEMBRE 2025

L'accidentalité des modes actifs

Evolution de l'implication des modes actifs dans les accidents corporels



Evolution de la gravité des accidents corporels parmi les usagers des modes actifs



- Une implication plus grande des modes actifs, notamment des EDP, dans les accidents corporels
- Pas de mort parmi les usagers de modes actifs sur Caen la mer en 2023

Que retenir de l'édition 2025?

- Le spectre de la COVID19 semble s'être grandement éloigné de la sphère des transports sur le territoire :



- Une mobilité collective qui retrouve de belles couleurs
 - ✓ Record de fréquentation des réseaux de transports collectifs
 - ✓ Forte croissance du nombre de trajets de covoiturage



- Une appétence encore présente pour le vélo
 - ✓ Un développement du linéaire cyclable sur tout le territoire
 - ✓ Une fréquentation des axes cyclables qui continue de progresser mais à un rythme moindre suite aux premiers confinements
 - ✓ Des services vélos qui trouvent petit à petit leurs publics



- Un parc automobile qui poursuit inexorablement sa mue vers un parc plus vertueux



- Un usage de l'automobile qui repart à la hausse ?



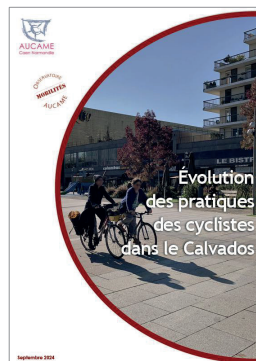
- Une hausse du nombre d'accidents entre modes actifs interrogeant sur le choix et la configuration des aménagements partagés

Note d'observation sur « L'évolution des pratiques des cyclistes dans le Calvados »

- Analyse comparative des données des EMC² 2011 et 2022 réalisées sur le territoire du Calvados

Objectifs de l'étude :

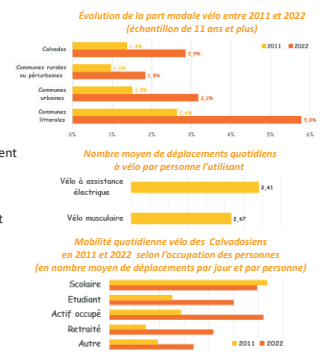
- ✓ Quantifier l'évolution des pratiques et de l'usage du vélo dans le Calvados au cours des 10 dernières années
- ✓ Qualifier cette évolution des pratiques et des usages du vélo (quels motifs, quels publics cibles, sur quels territoires...)
- ✓ Mesurer les apports des vélos à assistance électrique



Note d'observation sur « L'évolution des pratiques des cyclistes dans le Calvados »

- Les principales conclusions :

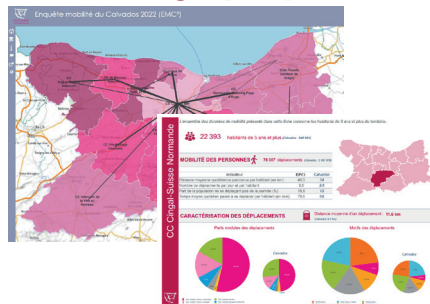
- ✓ Un usage encore faible du vélo mais qui progresse fortement sur tous les territoires
- ✓ Une forte progression de l'usage du vélo à assistance électrique qui permet d'aller plus vite mais pas plus loin et qui surtout intensifie l'usage
- ✓ Une pratique qui se normalise entre les différents publics (moins genrée, aussi bien pour les actifs que les scolaires, etc.) mais grandement plébiscitée par les cadres et professions plus qualifiées
- ✓ L'importance du stationnement vélo sécurisé à domicile



Les applications cartographiques

Présentation des résultats de l'EMC² Calvados 2022

- Deux applications cartographiques disponibles sur le site de l'agence :
 - ✓ À l'échelle du département (maille EPCI et SCOT)
 - ✓ À l'échelle de Caen la mer (maille secteur de tirage)
- Deux flashs sur les principaux résultats pour les habitants du Calvados et de Caen la mer



3- Support de présentation de l'intervention de M. LEPETIT sur le panorama des mobilités et du ferroviaire dans le bassin de vie métropolitain caennais

Ferroviaire et mobilité quotidienne :
état des lieux et perspectives
dans le bassin de vie métropolitain caennais

Panorama des mobilités et du ferroviaire

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

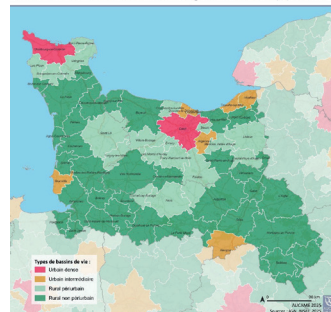
Définir la notion de bassin de vie métropolitain

Les bassins de vie normands selon le degré de densité d'équipements

➤ Bassin de vie (INSEE)

« plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants »

-> Basé sur la notion de proximité



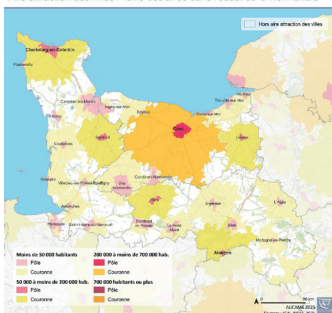
Définir la notion de bassin de vie métropolitain

Aire d'attraction des villes : Taille des aires dans l'ouest de la Normandie

➤ Aire d'attraction des villes (INSEE)

« étendue de l'influence d'un pôle de population et d'emploi sur les communes environnantes »

-> Basé sur les déplacements domicile/travail



Définir la notion de bassin de vie métropolitain

➤ Bassin de mobilité (LOM)

« échelle représentative de la mobilité du quotidien qui dépasse les frontières administratives. »

-> Cartographie définie par les régions après consultations des collectivités concernées (AOM, gestionnaires de voirie, etc.)

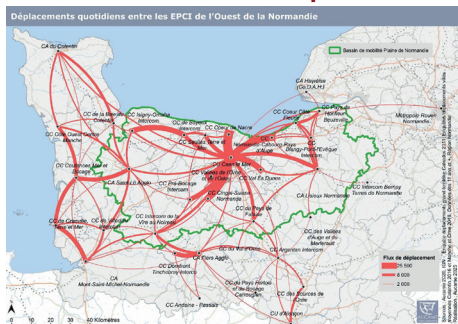


Figure 2 : cartographie des bassins de mobilité en Normandie. Source : Région Normandie

Définir la notion de bassin de vie métropolitain

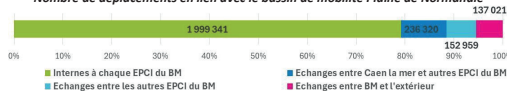
➤ Une correspondance logique entre le périmètre du bassin de mobilité caennais et les flux quotidiens de mobilité entre EPCI

➤ Un rayonnement de la métropole caennaise à l'échelle régionale mais relativement intense avec les EPCI environnants



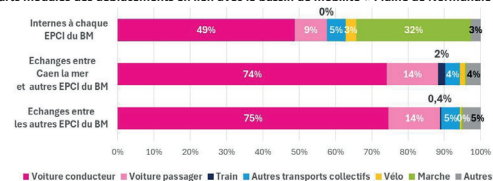
Les pratiques de déplacement au sein du bassin de mobilité

Nombre de déplacements en lien avec le bassin de mobilité Plaine de Normandie



= 2,5 millions de déplacements quotidiens

Parts modales des déplacements en lien avec le bassin de mobilité « Plaine de Normandie »

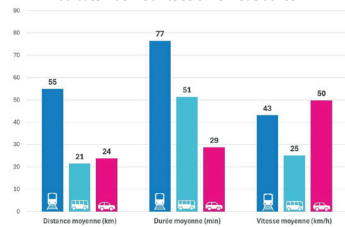


➤ 6 000 déplacements quotidiens en train au sein du bassin de mobilité

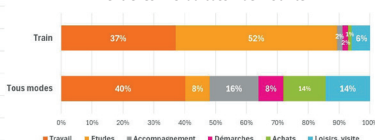
➤ Un usage faible du train au quotidien, utilisé principalement comme mode de déplacement interurbain pour accéder à la métropole caennaise

Focus sur les déplacements d'échanges en train

Comparaison des caractéristiques des déplacements d'échanges entre les EPCI du bassin de mobilité selon le mode utilisé



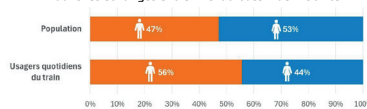
Motifs des déplacements d'échanges entre les EPCI du bassin de mobilité



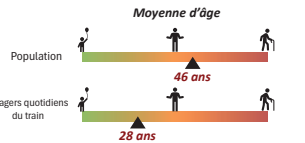
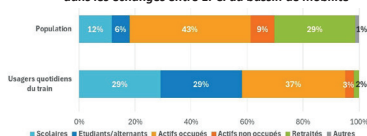
- Le train, un mode de déplacements longue distance relativement concurrentiel à la voiture
- Un mode utilisé grandement pour des motifs pendulaires et notamment d'études

Focus sur les déplacements d'échanges en train

Genre des personnes utilisant le train au quotidien dans les échanges entre EPCI du bassin de mobilité



Occupation des personnes utilisant le train au quotidien dans les échanges entre EPCI du bassin de mobilité

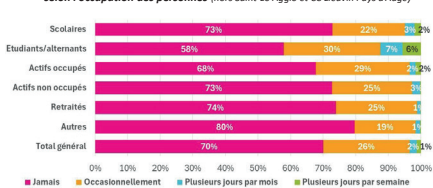


Possession du permis de conduire

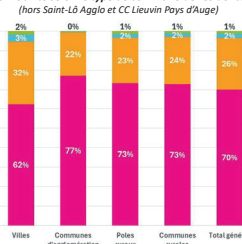
- 50 % des usagers quotidiens du train ont le permis de conduire contre 77 % pour l'ensemble de la population
- Une population plus jeune et captive parmi les usagers quotidiens du train

La pratique occasionnelle du train

Fréquence d'utilisation du train des habitants du bassin de mobilité selon l'occupation des personnes (hors Saint-Lô Agglo et CC Lieuvin Pays d'Auge)



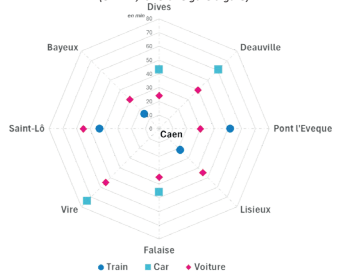
Fréquence d'utilisation du train des habitants du bassin de mobilité selon le type de commune de résidence (hors Saint-Lô Agglo et CC Lieuvin Pays d'Auge)



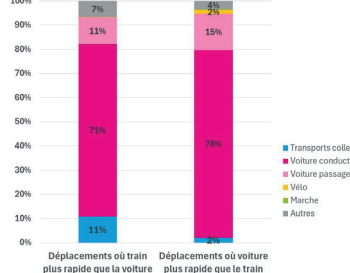
- Une pratique occasionnelle du train également faible, un peu plus prégnante chez les étudiants
- Un usage occasionnel plus important dans les villes mais faible pour les communes d'agglomération qui pose question

Un report potentiel important vers le train

Temps de parcours théorique pour rejoindre Caen depuis les principaux pôles urbains du bassin de mobilité en train et en voiture (en min, itinéraire gare à gare)



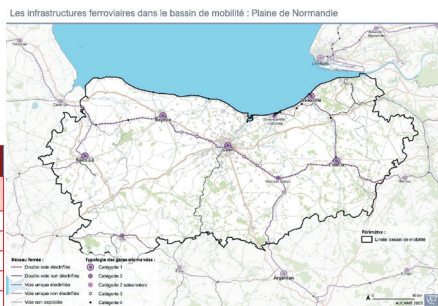
Parts modales des échanges entre Caen la mer et les autres EPCI du bassin de mobilité selon la performance des modes



L'infrastructure ferroviaire

- 292 km de voie ferrée dont 137 km de voie double électrifiée
- 21 points d'arrêt :
 - 7 gares d'intérêt national ou régional
 - 14 haltes

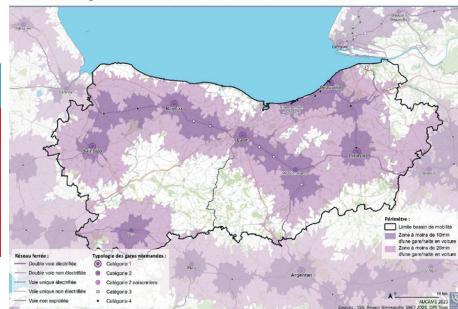
Territoire	Densité de réseau ferroviaire (km de voie ferrée / 1 000 km²)
Bassin de mobilité Plaine de Normandie	43
Ouest de la Normandie	37
Est de la Normandie	61
Bretagne	40
Pays de la Loire	46
Île-de-France	151



L'accessibilité du réseau ferroviaire

Accessibilité des gares/haltes dans le bassin de mobilité : Plaine de Normandie

Territoire	% de la population à moins de 10 min en voiture d'une gare ou halte
Bassin de mobilité Plaine de Normandie	42
Ouest de la Normandie	44
Est de la Normandie	61
Bretagne	47
Pays de la Loire	53
Centre Val de Loire	64



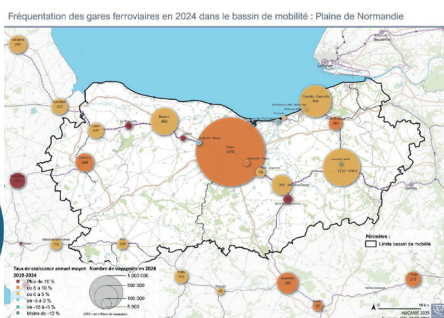
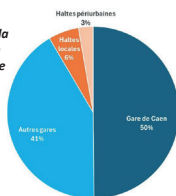
L'offre de transports collectifs interurbaine dans le bassin de mobilité Plaine de Normandie

- [illegible]

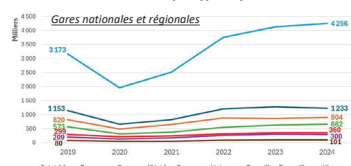
Evolution de l'offre théorique ferroviaire dans le bassin de mobilité entre 2020 et 2025

- [illegible]

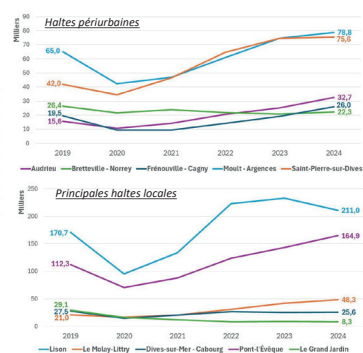
✓ 8.5 millions de voyageurs en 2024



Evolution de la fréquentation des gares et haltes
de lignes de mobilité pour tous de point d'arrêt



- Une croissance particulièrement forte pour les haltes périurbaines entre 2019 et 2024 :
 - ✓ +39 % de voyageurs supplémentaires pour les haltes
 - ✓ +26 % pour les haltes locales
 - ✓ +24 % pour les gares nationales et régionales



- Un bassin de vie métropolitain caennais étendu mais peu dense
- Un usage quotidien du train très faible, principalement pour des déplacements de longue distance et un public de pendulaires relativement captifs
- Un réseau ferroviaire peu dense qui ne permet pas de relier l'ensemble des pôles urbains à la métropole caennaise
- Une desserte en transports collectifs qui passera forcément par le routier et une intermodalité optimisée avec le train
- Un train potentiellement concurrentiel à la voiture sur un certain nombre de liaisons et dont les marges de report sont encore conséquentes
- Un rôle du train retrouvé pour la population avec une croissance très forte de la fréquentation des points d'arrêt du territoire, notamment les haltes périurbaines



4- Support de présentation de l'intervention de M. MARY sur le plan de transport régional et ses évolutions potentielles dans une perspective de SERM caennais



Plan de transport et ses évolutions potentielles : vers un SERM caennais ?

Point d'étape / Calendrier / Plan d'actions

1. Définition d'un SERM



Destiné à améliorer la desserte des zones périurbaines, tout en réduisant l'usage individuel de la voiture



Articulé autour de services multimodaux (train, cars express, lignes de covoiturage, transports urbains, modes actifs, voire transport fluvial) qui proposent des solutions de transport capacitaires et fréquentes ainsi que des correspondances fluides entre les différents modes pour simplifier les voyages.



Périmètres dépassant largement les limites administratives des métropoles.

À ce jour, 28 projets de SERM ont été labellisés par l'État marquant ainsi une première étape dans la concrétisation de la démarche.

1. Définition d'un SERM

Les SERM doivent être le support de services de transport de qualité avec des caractéristiques proches de celles d'un transport urbain pour répondre à des besoins de mobilité fréquents et massifiés.

Ce haut niveau de service emporte un éventail de caractéristiques qui peuvent être classées en deux familles :

Un service intégré dans le système de transport métropolitain :

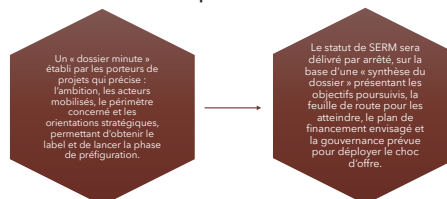
- Une incorporation dans l'offre globale de transports
- Une intégration tarifaire dans le réseau des transports métropolitains et régionaux
- Des gares et des haltes aménagées et réparties au plus près des besoins locaux

Un service ambitieux et attractif.

- Une amplitude horaire importante
- Des arrêts fréquents en zone dense
- Un service garanti toute la journée avec des horaires réguliers
- Une fréquence renforcée en heures de pointe
- Un service incitatif le weekend

1. Définition d'un SERM

Cette démarche s'inscrit en deux étapes :



Calendrier prévisionnel :

- Réalisation du dossier minute et du courrier de demande de labellisation avec un dépôt prévu fin 2025, au plus tard début 2026 pour correspondre au calendrier électoral
- Réalisation de l'étude de préfiguration (en lien avec la SGP) sur l'année 2026-2027

SERM de Caen

Périmètre du SERM

- 2 branches ferroviaires et 9 points d'arrêts ferroviaires
- 2 haltes ferroviaires potentielles supplémentaires
- 6 branches potentielles de transport en car urbain ou interurbain



Ligne 101 : Caen / Asnelles
Ligne 114 : Caen / Bayeux
Ligne 116 : Caen / Vire
Ligne 117 : Caen / Flers
Ligne 118 : Caen / Falaise
Ligne 119 : Caen / Pont l'Évêque
Ligne 112 : Caen / Le Havre

SERM de Caen - ETUDES ET PROJETS

Etude du terminus de Bayeux

Les études d'exploitation ont montré qu'il était nécessaire d'aménager le plan de voies de la gare de Bayeux et de créer une voie de terminus afin de réaliser les retournements de manière robuste. La réalisation du terminus à Bayeux, avec un cadencement, minimum à la 1/2h, favorisera la diamétralisation de l'offre ferroviaire entre Lisieux et Bayeux, ainsi que l'optimisation de l'offre via la création de nouveaux arrêts pour un service plus étendu.

Mise à jour de l'étude de mobilité de l'étoile ferroviaire caennaise de 2012 sur le report modal

Etude d'opportunité pour la création de nouvelles haltes dans l'agglomération caennaise
Report de cette étude dans le cadre de la préfiguration qui sera menée avec la SGP

Des études également côté Caen la Mer : vélo et covoiturage + mise à jour du réseau TCU

Sans attendre le SERM de Caen : réseaux NOMAD

Evolution du réseau interurbain de cars

Refonte de l'organisation régionale.
Nouveaux marchés de transport commercial à partir de la rentrée scolaire 2027 : enjeu de conforter et dynamiser le réseau grande maille.

Articulation multimodale

Amélioration continue au sein de la Région.
Extension géographique de l'intégration tarifaire.

Ouverture du lot ferroviaire étoile de Caen

1er lot normand.
Attribution du marché en janvier 2026 pour une mise en service en Juillet 2027 après 18 mois de préparation du concessionnaire.
Développement de l'offre : 50% de circulations supplémentaires, développement variable d'une branche à l'autre, sur toutes les branches.

Le scénario d'allotissement du réseau ferroviaire normand

Un réseau alloti en 5 lots

- Deux lots en étoile :
 - Etoile de Rouen
 - Etoile de Caen
- Deux lots en radiale, assurant les liaisons entre la Normandie et Paris
 - Paris ↔ Granville
 - Saint Lazare ↔ Normandie
- Un lot interrégional (Etoile Mancelle), desserte de Caen ↔ Le Mans ↔ Tours



Merci de votre attention

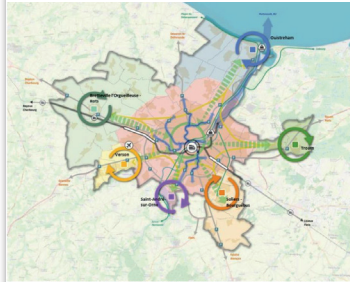
Cliquez pour ajouter du texte



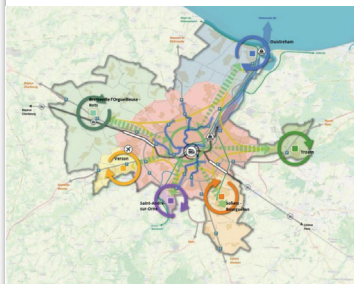
5- Support de présentation de l'intervention de M. MILCENT sur l'étude pour l'ouverture de nouvelles haltes ferroviaires dans Caen la mer

Etude pour l'ouverture de nouvelles haltes

PLUI-HM



PLUI-HM



Etude d'opportunité et de faisabilité foncière pour la création de points d'arrêts ferroviaires sur le ressort territorial de Caen la mer



Diagnostic des secteurs



Sites étudiés



Recommandations

L'orientation de choix de la halte ferroviaire dépendra des ambitions et souhaits vis-à-vis du développement de l'offre ferroviaire sur ce territoire

De l'analyse multicritères, deux sites se dégagent :

SITE B (Carpiquet)

- 8,5 km de la gare de Caen
- Dessert les habitants de Carpiquet et la zone d'activités
- Possibilité de créer un pôle multimodal accessible aux différents modes
- Option avec rampe semble plus pertinente (coût d'investissement plus élevé mais amorti au fil du temps)

SITE G (Mondeville)

- 4,0 km de la gare de Caen
- Dessert les grandes zones d'activité et la zone d'activité (bassin d'emplois)
- La création de cheminements vers le sud pourrait élargir son potentiel de desserte
- Déplacements domicile-travail et aussi pour les services et activités proposés

Possibilité d'ouverture simultanée des deux haltes : suffisamment éloignées + vocation de desserte distincte

→ **Création d'un schéma de desserte cohérent à l'échelle de l'agglomération**



Recommandations

B – CARPIQUET

- Opportunité foncière pour aménagement PEM
- Facilité d'accès via l'autoroute périphérique
- Emplacement central par rapport à la densité de population
- Cohérence avec la ligne de bus existante ligne 3
- Montant total d'investissement :
 - Passerelle avec rampe : 10,1 M€
 - Pont existant avec ascenseur : 8,4 M€



G – MONDEVILLE

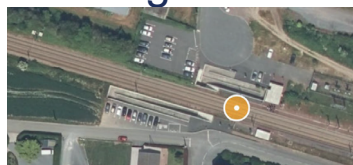
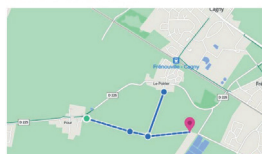
- Emprise existante et place suffisante pour une nouvelle halte
- Pas de densité d'habitants à proximité, zone peu adaptée aux modes actifs, très orientée voiture
- Intérêt uniquement lié à la zone d'activités et le centre commercial (desserte TC performante existante)
- Montant total d'investissement : 6,7 M€



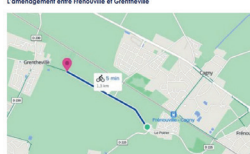
Favoriser l'accès aux gares



L'aménagement entre Frénoville et Salles



L'aménagement entre Frénoville et Grentheville



6- Support de présentation de l'intervention de M. DUPONT-FEDERICI sur la création d'une aire des mobilités à Cœur de Nacre



CŒUR DE NACRE
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
CAMPAGNE-SUR-MER

L'aire des mobilités de Cœur de Nacre

Rencontre de la mobilité – 26 septembre 2025



SOMMAIRE

1) Contexte du projet

a) Historique
b) Localisation du site
c) Zoom sur la parcelle

2) L'Aire des Mobilités C2N

a) Plan de masse des aménagements
b) Zoom sur la place centrale
c) Connexions multimodales inter-collectivités

3) Planning de la phase EXE

4) Budget du projet

5) Perspectives 2026 - 2035





Contexte du projet

1) Contexte du projet

a. Historique

2019

2020

2021

2023

2024

État
Adoption de la « Loi d'Orientation des Mobilités »

Ministre des transports
Lancement de l'Appel à Projet « Promouvoir nouveaux projets de transport collectif en site propre (TCSP) et PEM »

Cœur de Nacre
• Transfert de la compétence AOM
• Lauréat de l'AAP « TCSP et PEM »
• Fonds vert
• contrat de territoire Région 2023/2027
• Marché public AMO Société « CODRA »
Rédaction du projet

Cœur de Nacre
• Acquisition foncière Parcelles agricoles surface totale = 1,8ha
• Marché Public MOE 2 entreprises retenues
- Ingé-Infra
- Mélanie Lainé

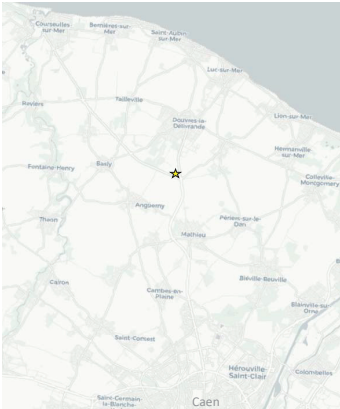
C2N et MOE
• Phase AVP
• Dépôt des demandes de cas par cas et permis d'Aménager
• Marché Public Travaux 2 entreprises retenues
- Eiffage
- St-Martin Paysage



1) Contexte du projet

b. Localisation du site

★ Aire des Mobilités C2N
À l'entrée du territoire de C2N en venant de Caen par la RND7 au giratoire du Nouveau Monde





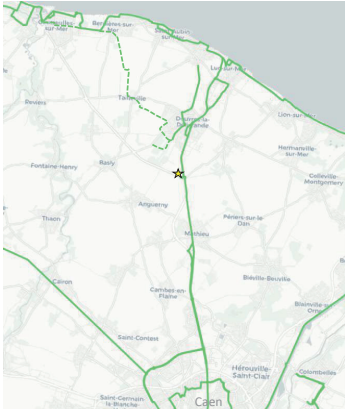
1) Contexte du projet

b. Localisation du site

★ Aire des Mobilités C2N



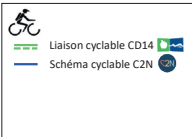
Liaison cyclable CD14





1) Contexte du projet
b. Localisation du site

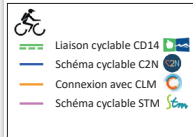
★ Aire des Mobilités C2N



C2N 7

1) Contexte du projet
b. Localisation du site

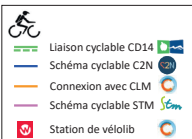
★ Aire des Mobilités C2N



C2N 8

1) Contexte du projet
b. Localisation du site

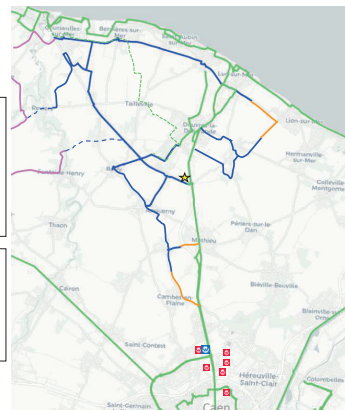
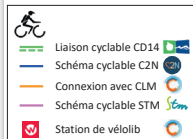
★ Aire des Mobilités C2N



C2N 9

1) Contexte du projet
b. Localisation du site

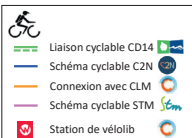
★ Aire des Mobilités C2N



C2N 10

1) Contexte du projet
b. Localisation du site

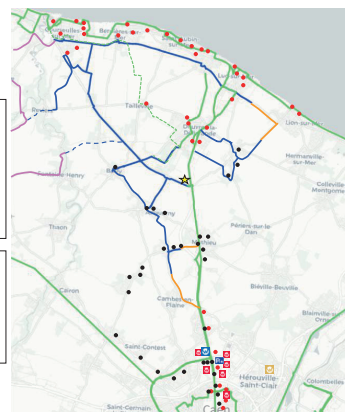
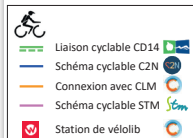
★ Aire des Mobilités C2N



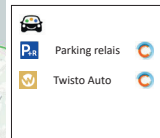
C2N 11

1) Contexte du projet
b. Localisation du site

★ Aire des Mobilités C2N



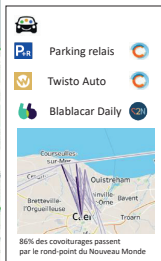
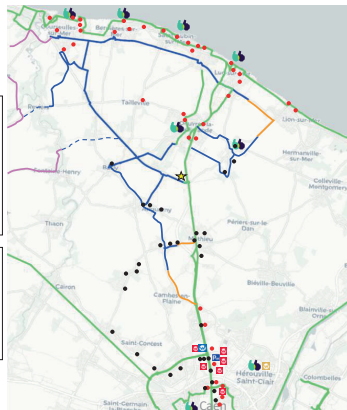
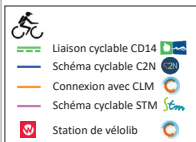
C2N 12



1) Contexte du projet

b. Localisation du site

★ Aire des Mobilités C2N



26/09/2025

1) Contexte du projet

c. Zoom sur la parcelle Avant projet



26/09/2025

1) Contexte du projet

c. Zoom sur la parcelle Après projet



26/09/2025



2) L'Aire des Mobilités C2N

a. Plan de masse des aménagements

PHASE 1 – Avec option SUD et sans option NORD

EQUIPEMENTS SUR L'ENSEMBLE DU POLE:
- SIGNALISATION DE TRAFIC
- SIGNALISATION DE TRAFIC VERTICALE ET
- SIGNALISATION DE TRAFIC HORIZONTALE
- ÉCLAIRAGE PUBLIC ADAPTÉ AU CONTEXTE ET
- ADOPTION
- DISPOSITIF DE VIDEOSURVEILLANCE

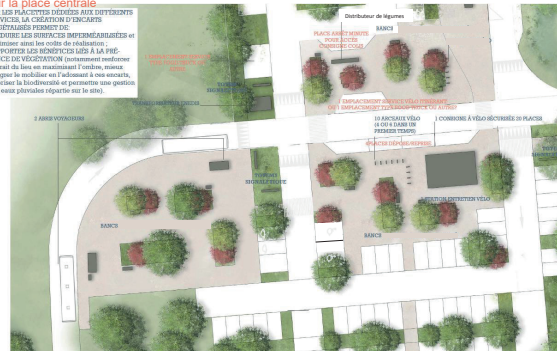


26/09/2025

2) L'Aire des Mobilités C2N

b. Zoom sur la place centrale

SOUS LES PLACETTES DÉPOSÉES AUX DIFFÉRENTS SERVICES LA CRÉATION D'ESPACES VERTICAUX PERMETTRA D'AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES USAGERS ET D'AMÉLIORER LA VISIBILITÉ DES VÉHICULES EN MOUVEMENT. L'AMÉLIORATION DE LA VISIBILITÉ DES VÉHICULES EN MOUVEMENT PERMETTRA D'AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES USAGERS ET D'AMÉLIORER LA VISIBILITÉ DES VÉHICULES EN MOUVEMENT.



26/09/2025



Planning de la phase EXE




26/09/2025

VIA SERVICE

Budget de l'Aire des Mobilités

Dépenses

Catégorie	Pourcentage	Logos
Travaux aménagement	62,54%	EIFFAGE
Travaux mobilier plantation	11,74%	CLIMAT, ENJOIE, PLANTATION
Travaux divers	15,10%	CLIMAT, ENJOIE, PLANTATION
AMO Forcier	5,38%	AMF
MAIE + études	4,24%	MAIE, études

Financements

Source	Pourcentage	Logos
FRANCE NATION VERTÉ	36%	FRANCE NATION VERTÉ
MOBILANDET	18%	MOBILANDET
Région Île-de-France	10%	Région Île-de-France
CŒUR d'INACRE	36%	CŒUR d'INACRE

[illegible]

b. Plan de la phase 2

b. Plan de la phase 2

Vers 2028 : avec options SUD et NORD



c. Plan de la phase 3

c. Plan de la phase 3

Vers 2034 : extension à l'Ouest et au Nord



www.coeurdenacre.fr

7- Support de présentation de l'intervention de M. SCHAMPION et M. KLAEYLE sur le projet de Service express régional métropolitain (SERM) de Touraine



Sommaire

1. Le territoire et son histoire
2. Les études préalables et le lancement du projet
3. L'organisation du projet et les études en cours/ futures



2

Partie 1 Le territoire et son histoire

Arrivée du chemin de fer

- 2013 - SCOT
- 1970 - 2007 Réseau autoroutier
- 1990 - TGV
- 1898 - Gare de Tours
- 1846-Arrivée du chemin de Fer



4

Un système à 2 gares consolidé

- 2013 - SCOT
- 1970 - 2007 Réseau autoroutier
- 1990 - TGV
- 1898 - Gare de Tours
- 1846-Arrivée du chemin de Fer



5

La grande vitesse en Touraine

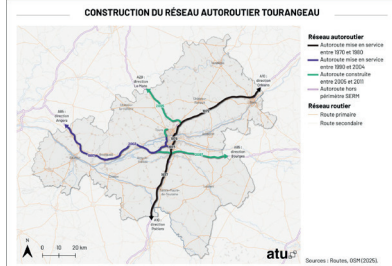
- 2013 - SCOT
- 1970 - 2007 Réseau autoroutier
- 1990 - TGV
- 1898 - Gare de Tours
- 1846-Arrivée du chemin de Fer



6

Carrefour autoroutier

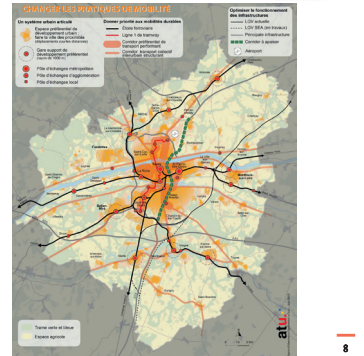
- 2013 - SCOT
- 1970 – 2007 Réseau autoroutier
- 1990 – TGV
- 1898 – Gare de Tours
- 1846-Arrivée du chemin de Fer



7

Planification

- 2013 - SCOT
- 1970 – 2007 Réseau autoroutier
- 1990 – TGV
- 1898 – Gare de Tours
- 1846-Arrivée du chemin de Fer



8

Partie 2 Les études préalables et le lancement du projet

9

Avant le lancement du projet, plusieurs analyses mettant en évidence le potentiel

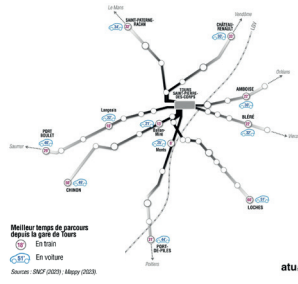
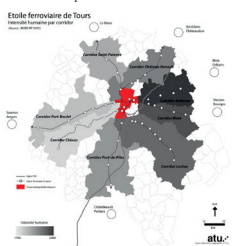
- Etude du potentiel des corridors ferroviaires (2017)
- Etude de désaturation du nœud ferroviaire (2019)
- Etude Convergence des mobilités (2022)
- Convention Autoroute Bas Carbone (2022)

→ Démarches préliminaires non coordonnées, mais mettant les mobilités au cœur des enjeux locaux

10

Etude corridors ferroviaires (2017)

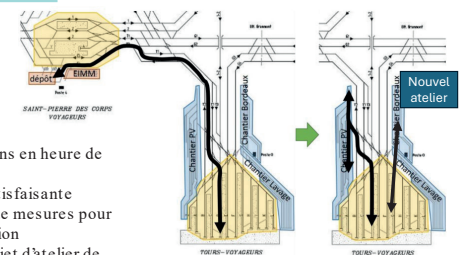
- 85% des habitants couverts par le train
- 90% des emplois



11

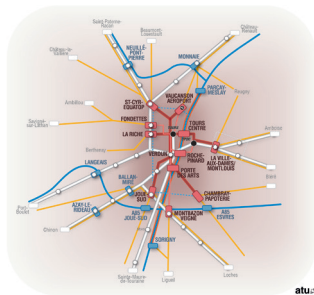
Etude désaturation du nœud ferroviaire (2019)

- Démarche portée par SNCF Réseau, partant du principe suivant : impossible de lancer des projets ajoutant de l'offre ferroviaire tant que le nœud ferroviaire est saturé :
 - Impossible d'ajouter des trains en heure de pointe en l'état
 - Régularité des trains peu satisfaisante
- Etude pour identifier une série de mesures pour apporter un bol d'air à l'exploitation
 - A conduit à la réalisation du projet d'atelier de petite maintenance en avant-gare de Tours



12

Etude Convergence des mobilités (2022)



Système de pôle d'échange multimodal

- PEM métropolitain
- PEM périurbain
- PEM « îlots de ligne »

Gares

- Gare métropolitaine
- Gare TER
- Gare TER en projet

Réseaux de transports

- Réseau ferroviaire
- Réseau tramway
- Réseau BHNS
- Réseau de cars interurbain
- Transport autocar régulier utilisé par les 10
- Réseau autoroutier
- Ceinture périphérique

Organisation territoriale

- Cœur métropolitain
- Périphérie proche
- Périphérie éloignée

SERM

13

Convention autoroute bas-carbone (2022)



Insertion environnementale & urbaine de l'A10



Mobilités partagées & intermodalité

Production d'énergie renouvelable

VINCI AUTOMOBILES

Tours métropole

Touraine Vallée de l'Indre

Touraine-Est Vallées

SERM

14

SERM: comment lancer le projet ?

- Janvier 2023 : signature **déclaration d'intention** :
 - Région
 - Métropole
 - EPCI
- Juin-Septembre 2023 : Obtention de crédits au CPER 2023-2027 : 44 M€ pour lancer les projets de SERM de Touraine et de l'Orléanais
- Octobre-Novembre 2023 : Ateliers EPCI
- Novembre : **COPILO** de lancement



SERM

15

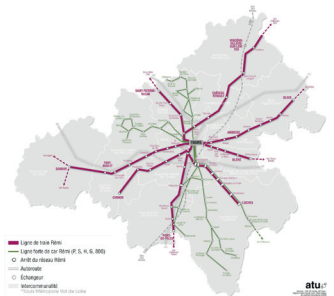
SERM: comment lancer le projet ?

Définir un périmètre

- 1 métropole
- 3 communautés d'agglomération
- 10 communautés de communes

Définir une gouvernance :

- Copilotage Région-Métropole
- Fonctionnement en COTECH/COPILO classique
- Groupes de travail thématiques
- Recherche d'une gouvernance ayant un cadre juridique
- Acter que toute action SERM est cofinancée



SERM

16

SERM: comment lancer le projet ?

Définir des ambitions de principe :

- Cadencement & amplitude train et cars
- Nouveaux PEM
- Compléter avec vélo, covoiturage...
- Repenser les services aux voyageurs

Lancer des études :

- Définition d'un schéma d'offre
- Stratégie covoiturage
- Gouvernance et financement

Se donner une feuille de route court terme :

- Réouverture gare Fondettes
- Accord intégration tarifaire Région-Métropole
- Déploiement autopartage et TAD
- Désaturation du nœud ferroviaire → mis en place d'ici fin 2025

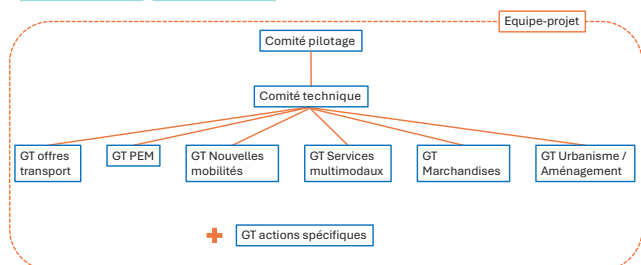


SERM

17

Partie 3 L'organisation du projet et les études en cours/ futures

SERM Servicio Especial
Regional Metropolitan
de Tránsito



10

**Finalisation imminente
du dossier statut du
SERM : près de 700
pages !**

2

SERM

21



2

Directeur de publication : Patrice DUNY
Réalisation et mise en page : Aucame 2026
Illustrations : Aucame, sauf mention contraire
Contact : xavier.lepetit@aucame.fr



AUCAME
Caen Normandie

2006-2026
L'Aucame a **20** ans !

Agence d'urbanisme de Caen Normandie Métropole

21 rue de la Miséricorde
14000 CAEN

02 31 86 94 00 / contact@aucame.fr

www.aucame.fr