

Publié le 15/12/2023



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU COTENTIN

Délibération n° DEL2023_172

OBJET : Contrat opérationnel de mobilité - Bassin de mobilité de la pointe du Cotentin

Exposé

La Région Normandie a été chargée, par la loi d'organisation des mobilités, de définir en concertation avec les territoires, des bassins de mobilité.

Le bassin de mobilité est l'échelle locale à laquelle les mobilités quotidiennes s'organisent majoritairement. Il correspond à un ou plusieurs EPCI à fiscalité propre et s'organise généralement autour d'un ou plusieurs pôles d'attractivités. Il s'agit donc d'une nouvelle échelle de coordination pour l'organisation des mobilités.

En Normandie, le projet de délimitation des bassins, en application de la loi, a fait l'objet d'une concertation à l'issue de laquelle les 72 EPCI de la Région ont été répartis en 12 bassins de mobilité. Cela a permis de structurer des collectifs qui auront la possibilité de dialoguer et de se concerter autour du sujet de la « mobilité ».

La Communauté d'Agglomération du Cotentin a été rattachée au bassin de la Pointe du Cotentin avec les communautés de communes de la Baie du Cotentin et Côte Ouest Centre Manche.

Pour chaque bassin de mobilité, un contrat opérationnel de mobilité d'une durée de 4 ans est conclu entre la Région Normandie, les Autorités Organisatrices de la Mobilité, les syndicats mixtes de transport, mentionnés à l'article L1231-10 du code des transports, les Départements et les gestionnaires de gares de voyageurs ou de PEM concernés.

Ce contrat définit les modalités de l'action commune et de coordination sur un bassin de mobilité avec les gestionnaires de voirie et d'infrastructures pour créer et organiser des conditions favorables au développement des mobilités, d'après l'article L1215-2 du code des transports.

Deux objectifs sont poursuivis dans le cadre de ce contrat :

- améliorer le parcours usager ;
- accroître la part modale de la mobilité responsable.

Il doit tenir compte des ambitions de la Région dans ses autres documents de planification et notamment le SRADDET. Il permet aussi d'articuler les actions de mobilité de proximité des territoires avec l'offre socle que la Région Normandie est en mesure de proposer en matière de mobilité pour tout le territoire régional.

Plusieurs enjeux ont été identifiés pour le bassin de la Pointe du Cotentin :

1. L'amélioration de la communication et de l'accompagnement
2. Le développement des modes actifs

3. Le développement des pôles de mobilité
4. Le développement des transports en commun à l'échelle locale
5. La diminution de l'autosolisme
6. La promotion des énergies vertes

Délibération

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code des transports, et notamment ses articles L1211-3, L1215-1 et L1215-2, L1231-1 et suivants,

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

Vu la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République, dite NOTRe,

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite LOM,

Vu la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

Le conseil communautaire a délibéré (Pour : 171 - Contre : 0 - Abstentions : 8) pour :

- **Approuver** le contrat opérationnel de mobilité – bassin de la Pointe du Cotentin tel que joint en annexe,
- **Autoriser** le Président ou son délégataire à signer toute pièce nécessaire à l'exécution de la présente délibération.
- **Dire** que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours auprès du tribunal administratif de Caen (par voie postale au 3 rue Arthur Leduc 14000 Caen ou par voie dématérialisée via l'application « Télérecours citoyens » sur le site www.telerecours.fr) dans un délai de deux mois à compter de sa transmission au représentant de l'Etat et de l'accomplissement des formalités de publicité requises.

LE PRESIDENT,

LE SECRETAIRE DE SEANCE,

David MARGUERITTE

Hubert LEMONNIER

Annexe(s) :
Contrat operationnel mobilite

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU**7 DECEMBRE 2023**

Date d'envoi de la convocation : le 24/11/2023

Nombre de membres : 192

Nombre de présents : 162

Nombre de votants : 177

A l'ouverture de la séance

Secrétaire de séance : Hubert LEMONNIER

L'an deux mille vingt trois, le jeudi 7 décembre, le Conseil de la Communauté d'Agglomération du Cotentin, dûment convoqué, s'est réuni au complexe sportif Marcel Lechanoine à Valognes à 18h00 sous la présidence de David MARGUERITTE,

Etaient présents :

AMBROIS Anne, AMIOT André, AMIOT Florence, AMIOT Guy, AMIOT Sylvie, ANNE Philippe, ANTOINE Joanna, ARRIVÉ Benoît (A partir de 19h08), ASSELINE Etienne, ASSELINE Yves, BARBÉ Stéphane, BAUDRY Jean-Marc, BELLIOU DELACOUR Nicole, BERHAULT Bernard, BERNARD Christian (Jusqu'à 20h00), BERTEAUX Jean-Pierre, BIHEL Catherine, BLESTEL Gérard, BOTTA Francis, BOUSSELMAME Nouredine, BRANTHOMME Nicole, BRIENS Eric, BRISSET Franck, BROQUAIRE Guy, BUHOT Sophie, BURNOUF Elisabeth, CAILLOT Annick, CAPELLE Jacques, CASTELEIN Christèle, CATHERINE Arnaud, CAUVIN Jean-Louis, COQUELIN Jacques, COUPÉ Stéphanie, CRESPIEN Francis, CROIZER Alain, D'AIGREMONT Jean-Marie, DE BOURSETTY Olivier, DENIS Daniel, DESTRES Henri, DIGARD Antoine, DOREY Jean-Marie, DOUCET Gilbert, DUBOIS Ghislain, DUBOST Nathalie, DUCHEMIN Maurice, DUCOURET Chantal, DUVAL Karine, FAGNEN Sébastien, FIDELIN Benoît, FONTAINE Hervé, FRANCOIS Yves, GANCEL Daniel, GASNIER Philippe, GENTILE Catherine, GERVAISE Thierry, MESNIL Thérèse suppléante de GILLES Geneviève, LECOUFLET Alain suppléant de GODAN Dominique, GOSELIN Bernard, GOURDIN Sédrick, GROULT André, GRUNEWALD Martine, GUILBERT Joël, GUILLEMETTE Nathalie, HAMEL Estelle, HARDY René, HAYÉ Laurent (A partir de 19h18), HEBERT Dominique, HELAOUET Georges, HERVY Isabelle, HERY Sophie, HOULLEGATTE Valérie, HULIN Bertrand, HUREL Karine, HURLOT Juliette, JEANNE Dominique (A partir de 18h53), JOUANNEAULT Tony, JOZEAU-MARIGNE Muriel, LAFOSSE Michel, LAINÉ Sylvie, LAMORT Philippe, LAMOTTE Jean-François, LANGLOIS Hubert, LE BLOND Auguste, LE DANOIS Francis, LE GUILLOU Alexandrina, LE PETIT Philippe, LE POITTEVIN Lydie, LEBRETON Robert, LECHATREUX Jean-René, LECOQ Jacques, LECOURT Marc, LEFAUCONNIER François, LEFAUCONNIER Jean, LEFER Denis, LEFEVRE Hubert, LEFRANC Bertrand, LEGOUET David, BERNARD Julie suppléante de LEGOUPIL Jean-Claude, LEJAMTEL Ralph (A partir de 19h08), LEJEUNE Pierre-François, LELONG Gilles, LELOUEY Dominique, LEMENUEL Dominique, LEMOIGNE Jean-Paul, LEMOIGNE Sophie, LEMONNIER Hubert, LEMONNIER Thierry, LEONARD Christine, LEPETIT Gilbert, LEPLEY Bruno, LEPOITTEVIN Gilbert, LEPOITTEVIN Sonia, LEQUERTIER Colette, LEQUILBEC Frédéric, LERENDU Patrick, TRAVERS Johany suppléant de LEROSSIGNOL Françoise, LEROUX Patrice, LESEIGNEUR Jacques, LEVAVASSEUR Jocelyne, MABIRE Caroline, RIMBEAU Pierre suppléant de MADELEINE Anne, MAHIER Manuela, MARGUERIE Jacques, MARGUERITTE Camille, MARGUERITTE David, MARIE Jacky, MARTIN Patrice, MARTIN Serge, MARTIN-MORVAN Véronique, MAUGER Michel (Jusqu'à 20h00), MAUQUEST Jean-Pierre, MEDERNACH Françoise, MIGNOT Henri, MORIN Daniel, MOUCHEL Evelyne, MOUCHEL Jacky, MOUCHEL Jean-Marie, OLIVIER Stéphane, PARENT Gérard, PECORARO Yvonne, PELLERIN Jean-Luc,

Délibération n° DEL2023_172

PERRIER Didier, PIC Anna (Jusqu'à 19h44), PLAINEAU Nadège, POISSON Nicolas, PROVAUX Loïc, ROCQUES Jean-Marie, RODRIGUEZ Fabrice, RONSIER Chantal, ROUELLÉ Maurice, ROUSSEAU François, SAGET Eddy, SANSON Odile, SCHMITT Gilles, SIMONIN Philippe, SOINARD Philippe, SOLIER Luc, TAVARD Agnès (A partir de 18h37), THOMINET Odile, TOLLEMER Jean-Pierre, VANSTEELANT Gérard, VARENNE Valérie, VASSAL Emmanuel, VASSELIN Jean-Paul, VILLETTE Gilbert, VIVIER Nicolas.

Ont donné procurations

ARRIVE Benoît à HEBERT Dominique (Jusqu'à 19h08), BERNARD Christian à LE POITTEVIN Lydie (A partir de 20h00), BRANTONNE Pascal à PECORARO Yvonne, FAUDEMÉR Christian à LEMENUÉL Dominique, FRANCOISE Bruno à BROQUAIRE Guy, HEBERT Karine à HERY Sophie, LE CLECH Philippe à GERVAISE Thierry, LEFAIX-VERON Odile à LEJEUNE Pierre-François, LEJAMTEL Ralph à HULIN Bertrand (Jusqu'à 19h08), LETERRIER Richard à LE GUILLOU Alexandrina, MABIRE Edouard à ROUSSEAU François, MAGHE Jean-Michel à LEFEVRE Hubert, MAUGER Michel à ROCQUES Jean-Marie (A partir de 20h00), PIC Anna à DUVAL Karine (A partir de 19h44), PIQUOT Jean-Louis à VILLETTE Gilbert, SOURISSE Claudine à LEPOITTEVIN Gilbert, TARIN Sandrine à SAGET Eddy, TAVARD Agnès à AMBROIS Anne (Jusqu'à 18h37)

Absents/Excusés :

BALDACCI Nathalie, BROQUET Patrick, COLLAS Hubert, FALAIZE Marie-Hélène, GIOT Gilbert, HAMON Myriam, HAMON-BARBÉ Françoise, LECHEVALIER Isabelle, PERROTTE Thomas, RENARD Jean-Marie, SIMON François, VIGER Jacques, VIVIER Sylvain

Envoyé en préfecture le 14/12/2023

Reçu en préfecture le 14/12/2023

Publié le

S²LOW

ID : 050-200067205-20231214-DEL2023_172-DE



CONTRAT OPÉRATIONNEL DE MOBILITÉ

BASSIN DE MOBILITÉ DE LA POINTE DU COTENTIN

Entre les soussignés ci-après dénommés,

La Région Normandie, dont le siège est situé abbaye-aux-Dames Place Reine Mathilde CS 50523 - 14035 CAEN CEDEX, représentée par **M. Hervé MORIN**, Président du Conseil Régional, dûment habilité à signer le présent contrat par délibération du 06 novembre 2023, ci-après désignée « Région Normandie »,

La Communauté d'Agglomération du Cotentin, dont le siège est situé 8 rue des Vindits – 50130 CHERBOURG-EN-COTENTIN, représentée par **M. David MARGUERITE**, Président de la Communauté d'agglomération du Cotentin, dûment habilité à signer le présent contrat par délibération du(date), ci-après désignée « CA du Cotentin »,

La Communauté de Communes Côte Ouest Centre Manche, dont le siège est situé 20 rue des Aubépines – 50250 LA HAYE, représentée par **M. Henri LEMOIGNE**, Président de la Communauté de communes Côte Ouest Centre Manche dûment habilité à signer le présent contrat par délibération du (date), ci-après désignée « CC Côte Ouest Centre Manche »,

La Communauté de Communes de la Baie du Cotentin, dont le siège est situé 2 Le Haut Dyck – 50500 CARENTAN-LES-MARAIS, représentée par **M. Jean-Claude COLOMBEL**, Président de la Communauté de communes de la Baie du Cotentin dûment habilité à signer le présent contrat par délibération du (date), ci-après désignée « CC de la Baie du Cotentin »,

Le Département de la Manche, dont le siège est situé 98 route de Candol – 50000 SAINT-LÔ, représenté par **M. Jean MORIN**, Président du Conseil Départemental, dûment habilité à signer le présent contrat par délibération du (date), ci-après désigné « Département de la Manche »,

Le Syndicat Mixte Atoumod, dont le siège est situé 5 rue Robert Schuman - CS 21129 - 76174 ROUEN CEDEX, représenté par **M. Jean-Baptiste GASTINNE**, Président du syndicat mixte, dûment habilité à signer le présent contrat par délibération du (date), ci-après désigné « Atoumod »,

SNCF Gares & Connexions, dont le siège social est situé au 16 avenue d'Ivry PARIS 13ème, dûment représentée par **M. Baptiste OBERLIN**, Directeur Régional des Gares Hauts de France Normandie, dûment habilité à signer le présent protocole, ci-après désignée « SNCF Gares & Connexions ».

La Région Normandie, la CA du Cotentin, la CC Côte Ouest Centre Manche, la CC de la Baie du Cotentin, le Département de la Manche, Atoumod et SNCF Gares & Connexions sont désignés ensemble les « Signataires » et individuellement par le « Signataire ».

Visas

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment son article L4221-1 et L1111-9 ;

Vu la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014, de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d’Affirmation des Métropoles, dite MAPTAM ;

Vu la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République, dite NOTRe ;

Vu la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite LOM ;

Vu le Code des transports, et notamment ses articles L1211-3, L1215-1 et L1215-2, L1231-1 et suivants ;

Vu la loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets ;

Vu la délibération du 13/10/2023 de la Conférence Territoriale de l’Action Publique sur le SRADDET.

Considérant la réunion préparatoire du 9 décembre 2022, l’atelier du 9 février 2023, le Comité technique du 11 mai 2023 et le Comité de pilotage du 16 juin 2023.

Glossaire

Terme	Définition
ANBDD	Agence Normande de la Biodiversité et du Développement Durable
AOM	Autorité Organisatrice de la Mobilité
AOMR	Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale
COFIL	Comité de Pilotage
COpM	Contrat Opérationnel de Mobilité
COTECH	Comité Technique
EPCI	Établissement Public de Coopération Intercommunale
LOM	Loi d'Orientation des Mobilités
NOTRe	Nouvelle Organisation Territoriale de la République
PAMS	Plan d'Action pour la Mobilité Solidaire
PDMS	Plan De Mobilité Simplifié
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PEM	Pôle d'Échanges Multimodal
SMART	Spécifique, Mesurable, Acceptable, Réaliste, Temporellement défini
SRADDET	Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires
ZFE	Zones à Faibles Émissions

Table des matières

PRÉAMBULE.....	7
CHAPITRE 1 - CADRE RÉGLEMENTAIRE.....	8
ARTICLE 1. Loi d’Orientation des Mobilités	8
ARTICLE 2. SRADDET de la Région Normandie	9
ARTICLE 3. Bassins de mobilité	10
ARTICLE 4. Gouvernance des mobilités.....	11
ARTICLE 5. Objectifs de la nouvelle gouvernance	13
CHAPITRE 2 – DÉMARCHE D’ÉLABORATION DU CONTRAT OPÉRATIONNEL DE MOBILITÉ	14
ARTICLE 6. Objectifs généraux du Contrat Opérationnel de Mobilité	14
ARTICLE 7. Principes de travail et feuille de route	14
ARTICLE 8. Dispositions générales du COPM.....	15
CHAPITRE 3 – MODALITÉS DE L’ACTION COMMUNE.....	16
ARTICLE 9. Enjeux du territoire	16
ARTICLE 10. Principes généraux de l’action commune	17
ARTICLE 11. Actions communes et de coordination	17
CHAPITRE 4 - MODALITÉS D’ANIMATION ET D’ÉVALUATION DU COPM.....	25
ARTICLE 12. Animation du contrat	25
ARTICLE 13. Modalités d’évaluation.....	25
CHAPITRE 5 - DISPOSITIONS DIVERSES	26
ARTICLE 14. Modalités de révision	26
ARTICLE 15. Reconduction tacite.....	26

CHAPITRE 6 - ENGAGEMENT DES SIGNATAIRES.....	Erreur ! Signet non défini.
ARTICLE 16. Mise en œuvre des actions	27
ARTICLE 17. Engagement de confidentialité	27
ARTICLE 18. Communication	27
ARTICLE 19. Contentieux et litiges	28
ANNEXE 1 – DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE	29

PRÉAMBULE

La loi d'orientation des mobilités (LOM) a transformé en profondeur le paysage de la mobilité autour de deux enjeux majeurs :

- La suppression des « zones blanches de la mobilité » en invitant les EPCI à devenir des autorités de la mobilité pour organiser les transports et les services de mobilité locaux afin de mieux répondre aux besoins de chaque territoire ;
- La mise en place d'une nouvelle gouvernance locale de la mobilité.

Dans ce cadre, un nouveau périmètre géographique a été créé : le bassin de mobilité. Ces bassins sont une échelle locale composée de plusieurs EPCI au sein de laquelle les mobilités quotidiennes s'organisent. Sur ce nouveau périmètre, la gouvernance s'établit autour d'un contrat opérationnel de mobilité qui définit les modalités de l'action commune et de coordination que les EPCI et d'autres acteurs de la mobilité choisissent de mener ensemble afin que l'offre de mobilité sur le territoire soit plus efficace et attractive.

En s'appuyant sur la concertation, la coopération et l'innovation, le contrat opérationnel de mobilité poursuit deux grands objectifs :

- D'une part, il s'agit d'améliorer le parcours usager tout au long de la chaîne de déplacements afin de faciliter les déplacements, d'en garantir la fiabilité, et de les rendre plus propres et plus sécurisés ;
- D'autre part, il vise à accroître la part modale de la mobilité responsable, c'est-à-dire des transports en commun, des modes actifs, des voitures partagées et dans une moindre mesure, les voitures à faible empreinte carbone (électriques, bio-gaz, etc.).

Ainsi, la Région Normandie, en tant que chef de file, a entrepris la démarche de création des contrats opérationnels de mobilité pour chacun des 12 bassins de mobilité de la Région. Parmi les trois contrats pilotes devant être réalisés d'ici fin 2023, le bassin de la Pointe du Cotentin est le premier à définir ses modalités de l'action commune. Il s'agit par ailleurs d'une première génération de contrat qui est formalisée peu après la prise de la compétence mobilité par les EPCI AOM Signataires du contrat.

Le présent contrat définit les modalités de l'action commune que la concertation menée a permis d'identifier, permettant de poser les premières briques de la nouvelle coopération introduite par la LOM.

CHAPITRE 1 - CADRE RÉGLEMENTAIRE

ARTICLE 1. Loi d'Orientation des Mobilités

La LOM et le rôle des Régions

Dans la continuité de la loi NOTRe de 2015, la LOM promulguée le 24 décembre 2019, poursuit la transformation des politiques de mobilité au niveau national et local.

En effet, avec la loi NOTRe du 7 août 2015, les Régions avaient vu leur rôle évoluer vers une responsabilité élargie en reprenant en main la compétence en transports routiers et scolaires des départements ainsi qu'en prenant le rôle de chef de filât en matière de mobilité et d'intermodalité.

La LOM poursuit ces ambitions en abordant de façon plus précise les enjeux des mobilités du quotidien, en intégrant les nouveaux enjeux environnementaux et en conférant aux Régions le titre d'AOMR. Elles deviennent compétentes pour organiser les services d'intérêts régionaux suivants :

- Services ferroviaires régionaux de personnes et services routiers effectués en substitution de ces services ferroviaires régionaux ;
- Services réguliers de transport public de personnes (routiers, scolaires et à la demande) ;
- Services relatifs aux mobilités actives ;
- Services relatifs aux usages partagés ;
- Services de mobilité solidaire.

La LOM vise quatre objectifs principaux :

- Apporter à tous et partout des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle afin de supprimer les zones blanches ;
- Développer l'innovation et les nouvelles solutions de mobilité qui doivent être mises au service de tous ;
- Réduire l'empreinte environnementale des transports en réussissant la transition écologique dans notre façon de nous déplacer (plan vélo, déploiement des véhicules électriques, forfait mobilité durable, ZFE, etc.) ;
- Investir davantage dans les infrastructures améliorant les déplacements du quotidien plutôt que de créer de nouveaux grands projets.

Pour atteindre ces objectifs, les nouvelles compétences des Régions leurs permettent de poser un nouveau cadre d'intervention auprès des EPCI avec la création de bassins de mobilité. Il s'agit d'une échelle locale sur laquelle les mobilités quotidiennes s'organisent. Son territoire regroupe un ou plusieurs EPCI à fiscalité propre, généralement autour d'un pôle d'attractivité (ex : une grande agglomération).

La LOM et la prise de compétence des communautés de communes en matière de mobilités

Pour que la mobilité soit la plus adaptée aux besoins du quotidien, la LOM a permis à chaque intercommunalité de se saisir si elle le souhaite de la compétence « mobilité » afin d'organiser, sur son territoire, ses services de mobilité les plus adaptés à son contexte local, en particulier en matière de mobilités actives, partagées et solidaires.

Si l'intercommunalité ne souhaite pas se saisir de cette compétence, c'est la Région en tant que AOMR qui poursuit son rôle conféré par la LOM et demeure l'autorité organisatrice des services réguliers de transport public (dont les services ferroviaires) ou des services à la demande, des services de transport scolaire, des services relatifs aux mobilités actives ou aux mobilités partagées (ex : services de covoiturage, d'autopartage, de location de bicyclettes, etc.), des services de mobilité solidaire et du conseil en mobilité pour les personnes vulnérables et des employeurs ou grands générateurs de flux (commerces, hôpitaux, etc.).

Elle accompagne également les AOM présentes sur son territoire pour l'acquisition de données et la réalisation de schémas de déplacements, la réflexion sur l'évolution des quartiers autour des gares, la réalisation d'infrastructures de transports (ferroviaires, routières, cyclables) et de pôles d'échanges multimodaux.

Dans le cadre de ce nouveau rôle d'AOMR et chef de file de l'intermodalité, la Région Normandie a souhaité poursuivre les missions qu'elle exerçait hier en matière de transport public de personnes et d'accompagnement à la définition de stratégies de mobilité et leur mise en place opérationnelle.

À ce titre, la Région continue de développer son offre de mobilité et accompagner les études et les investissements concourants à faciliter les mobilités dans tous les territoires, et dans toutes les communautés de communes quelle que soit leur position au regard de la prise de compétence. Cette mise en œuvre n'intervient, le cas échéant, bien entendu qu'en accord avec l'AOM locale.

La Région Normandie a encouragé les communautés de communes à se saisir de cette compétence « mobilité », qui leur permet de développer des services de mobilité de proximité complémentaires à ceux organisés par la Région et qui concourt à une collaboration des autorités organisatrices entre elles et une bonne coordination des services. En 2022, 90 % des communautés de communes de Normandie avaient pris la compétence.

ARTICLE 2. SRADDET de la Région Normandie

Le SRADDET, instauré par la loi NOTRe, est un schéma stratégique de planification à travers lequel se mettent en œuvre la compétence renforcée et le chef de filât de la Région en matière d'aménagement du territoire.

La portée du SRADDET est très large puisqu'il porte onze domaines de compétences dont certains sont liés au transport de voyageurs et de marchandises, à l'équilibre et l'égalité des territoires, à l'implantation des grandes infrastructures d'intérêt régional, au désenclavement des territoires ruraux, à l'intermodalité, à l'intermodalité et au développement des transports, à la gestion économe de l'espace, à la pollution de l'air et à la lutte contre le changement climatique.

Le SRADDET a été adopté par la Région Normandie en 2019 et approuvé par le préfet le 2 juillet 2020. Comme la Région s'y était engagée lors de la concertation menée de 2017 à 2019, le SRADDET a été mis en œuvre en collaboration étroite avec l'ensemble des partenaires sur le territoire de Normandie.

La loi « portant lutte contre le dérèglement climatique et renforçant la résilience face à ses effets » du 22 août 2021 prévoit, entre autres, que le SRADDET devra être modifié afin d'intégrer des précisions avant février 2024.

De nombreuses règles y sont relatives à la mobilité. Parmi celles-ci, on retrouve :

- L'atténuation et l'adaptation au changement climatique ;
- L'intégration des enjeux climat-air-énergie dans l'aménagement ;
- L'amélioration de la qualité de l'air ;
- La conciliation des zones commerciales avec la vitalité des centres-villes ;
- Le développement de la nature en ville ;
- L'articulation des transports publics au niveau local ;
- L'optimisation des pôles d'échanges ;
- Le renforcement et l'optimisation des plateformes logistiques multimodales ;
- L'intégration du réseau routier d'intérêt régional ;
- Le développement la mobilité durable des salariés.

ARTICLE 3. Bassins de mobilité

La Région Normandie a été chargée, par la LOM, de définir en concertation avec les territoires, des bassins de mobilité appelés à devenir l'échelle de l'organisation des mobilités. Le bassin de mobilité est en effet l'échelle locale à laquelle les mobilités quotidiennes s'organisent majoritairement. Il correspond à un ou plusieurs EPCI à fiscalité propre et s'organise généralement autour d'un ou plusieurs pôles d'attractivités.

Le territoire d'un EPCI à fiscalité propre n'a pas vocation à être découpé entre plusieurs bassins de mobilité. Il peut en revanche appartenir à plusieurs bassins de mobilité si la réalité des mobilités de ses habitants le justifie. Par ailleurs, si les spécificités locales le confirment, notamment lorsque l'importance des flux de mobilité existants entre plusieurs régions rend cette option pertinente, des bassins de mobilité inter-régionaux pourront être définis en accord avec l'autre ou les autres Régions concernées.

En Normandie, le projet de délimitation des bassins, en application de la loi, a fait l'objet d'une concertation à l'issue de laquelle les 72 EPCI de la Région ont été répartis en 12 bassins de mobilité. Cela a permis de structurer des collectifs qui auront la possibilité de dialoguer et de se concerter autour du sujet de la « mobilité ».

Les COpM viennent concrétiser cette démarche de prise de compétence de la « mobilité » pour chacun des bassins de mobilité. Chaque bassin est composé de 3 à 18 EPCI et dont certains font partie de deux bassins de mobilité différents. À titre d'exemple, la communauté de communes Côte Ouest Centre Manche est partagée entre les bassins de la Pointe du Cotentin et Littoral Ouest.



Figure 1 : Cartographie des bassins de mobilité en Normandie

Le bassin de la Pointe du Cotentin compte 3 EPCI qui ont tous pris la compétence mobilité. Situé sur la péninsule du Cotentin, il est limitrophe avec les bassins Littoral Ouest et Plaine de Normandie. En outre, les CC de la Baie du Cotentin et Côte Ouest Centre Manche font également partie du bassin Littoral Ouest.

ARTICLE 4. Gouvernance des mobilités

La Région est également chargée, par la loi, de mettre en place une nouvelle gouvernance des mobilités introduite par la LOM à l'échelle des bassins de mobilité et des autorités organisatrices de mobilité.

D'une part, celle-ci se traduit par l'élaboration de COpM à l'échelle de chaque bassin, qui fixent les modalités de l'action commune entre une diversité de parties prenantes pour créer et organiser les conditions favorables au développement de la mobilité, ainsi que des Plans d'Action pour la Mobilité Solidaire pour l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale, en situation de handicap ou de mobilité réduite.

D'autre part, cette nouvelle gouvernance prend forme par la mise en place de comités des partenaires que les autorités organisatrices doivent consulter au moins une fois par an et en cas d'évolution substantielle de l'organisation des mobilités.

Les Contrats Opérationnels de Mobilité (COpM)

Les bassins de mobilité sont donc une nouvelle échelle de coordination pour l'organisation des mobilités. Pour ce faire, pour chaque bassin de mobilité, un COpM est conclu entre la Région Normandie, les AOM, les syndicats mixtes de transport, mentionnés à l'article L1231-10 du code des transports, les départements et les gestionnaires de gares de voyageurs ou de PEM concernés. Il définit les modalités de l'action commune et de coordination sur un bassin de mobilité avec les gestionnaires de voirie et d'infrastructures pour créer et organiser des conditions favorables au développement des

mobilités, d'après l'article L1215-2 du code des transports. Le COpM doit tenir compte des ambitions de la Région dans ses autres documents de planification et notamment le SRADDET. Le COpM permet aussi d'articuler les actions de mobilité de proximité des territoires avec l'offre socle que la Région Normandie est en mesure de proposer en matière de mobilité pour tout le territoire régional.

La LOM précise les modalités de l'action commune des acteurs locaux ayant vocation à être traitées par les COpM, à savoir :

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

Pour rappel, la totalité de ces points ne doit pas nécessairement être traitée.

En outre, toute action portée par le COpM et absente d'un document de planification tel qu'un PDMS ou un PDU pourra y être intégrée lors du renouvellement de ce dernier.

Les comités des partenaires

Les autorités organisatrices mentionnées aux articles L.1231-5 et L.1231-3 de l'article 15 de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation de mobilités doivent créer un comité des partenaires dont elles doivent fixer la composition et les modalités de fonctionnement. L'objectif est de renforcer le dialogue et la concertation entre les AOM et les différentes parties prenantes de la mobilité.

Les autorités organisatrices doivent consulter le comité des partenaires au moins une fois par an et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que de la qualité des services et de l'information des usagers mise en place. Le comité doit également être consulté avant toute instauration ou évolution du taux du versement mobilité et avant l'adoption des documents de planification.

En tant qu'AOMR, la Région Normandie doit créer un comité régional des partenaires en tant qu'instance consultative ainsi que des comités locaux des partenaires comme AOM locale par substitution, en lieu et place des EPCI n'ayant pas pris la compétence mobilité.

Sur la base des obligations de la loi, le comité régional des partenaires sera composé de :

- 3 représentant(e)s de la Région Normandie ;
- 10 représentant(e)s des employeurs et des syndicats ;
- 5 représentant(e)s des usagers ;
- 5 habitant(e)s tiré(e)s au sort ;
- 5 partenaires acteurs de la mobilité (rôle consultatif) ;
- 4 spécialistes qualifié(e)s (rôle consultatif).

La composition des comités locaux des partenaires de chacun des EPCI est en cours de définition.

Le suivi de l'avancement des actions des COpM sera partagé aux comités locaux et régionaux des partenaires.

Plan d'Action pour la Mobilité Solidaire (PAMS)

L'article L.1215-3 du code des transports stipule que la Région, les AOM et les syndicats mixtes mentionnés à l'article L. 1231-1 et L. 1231-10, le Département et les organismes concourant au service public de l'emploi coordonnent leurs actions en faveur de la mobilité.

À cet effet, la Région et le ou les Département(s) concerné(s) pilote(nt) l'élaboration et suive(nt) la mise en œuvre, à l'échelle d'un bassin de mobilité, d'un plan d'action commun en matière de mobilité solidaire.

Les éléments relatifs à la mobilité solidaire ne font donc pas partie du périmètre du présent contrat et seront traités séparément dans le cadre des PAMS.

ARTICLE 5. Objectifs de la nouvelle gouvernance

Les communautés d'agglomération, communautés urbaines et métropoles étant déjà AOM, l'exercice de la compétence mobilité se poursuivra pour elles dans la continuité des actions engagées. La Région Normandie souhaite renforcer la coordination des actions avec l'ensemble des intercommunalités, notamment à l'échelle des bassins de mobilité.

Pour permettre la mise en œuvre de solutions opérationnelles adaptées aux problématiques locales de déplacements et aux spécificités des territoires, la Région favorise une gouvernance à l'échelle des bassins régionaux de mobilité reposant sur la concertation, la coopération et l'innovation à travers la mise en place d'un comité des partenaires autour d'un projet commun d'actions communes de coordination et de coopération, formalisé dans le COpM.

Elle poursuit à ce titre trois objectifs :

- Combiner différentes approches et compétences dans l'analyse des mobilités grâce à la diversité des parties prenantes (AOMR, AOM, EPCI non AOM, Départements, gestionnaires d'infrastructures, acteurs de la société civile, etc.) ;
- Optimiser l'offre de transport et améliorer le parcours des voyageurs ;
- Faciliter les mobilités en favorisant les démarches collaboratives et innovantes ainsi que l'animation, notamment pour les territoires ruraux.

CHAPITRE 2 – DÉMARCHE D'ÉLABORATION DU CONTRAT OPÉRATIONNEL DE MOBILITÉ

ARTICLE 6. Objectifs généraux du Contrat Opérationnel de Mobilité

Le présent contrat a pour objet de favoriser la concertation entre les parties de la mobilité au sein de ce nouveau périmètre de réflexion afin d'initier des actions communes de coordination et de coopération.

Deux objectifs sont poursuivis dans le cadre de ce contrat :

- D'une part, il s'agit d'améliorer le parcours usager ;
- D'autre part, il vise à accroître la part modale de la mobilité responsable.

Ces deux objectifs doivent être réalisés en s'appuyant sur une démarche collaborative mêlant une diversité de parties prenantes et d'approches afin de trouver les solutions les plus innovantes, de coconstruire collectivement le contrat avec l'ensemble des Signataires pour décider de porter des actions adaptées aux spécificités du territoire et de favoriser leur mise en place future.

Par ailleurs, il convient de préciser que le COpM n'est pas un contrat financier. Les nouvelles actions issues de cette démarche qui nécessitent un financement devront être prévues dans une convention de financement ou un contrat de territoire.

ARTICLE 7. Principes de travail et feuille de route

La Région Normandie a fait le choix de déployer fin 2022 sous forme de démarche pilote une méthodologie de concertation pour l'élaboration des COpM de trois bassins de mobilité.

Ainsi, cette première génération de contrat, qualifiée d'expérimentale, constitue les premières briques des modalités de coopération entre EPCI en même temps que les collectivités s'organisent pour le développement de leurs propres politiques de mobilité. Le COpM est construit sur la base de la structure et des principes de travail suivants :

- Un diagnostic par bassin de mobilité
 - État des lieux des mobilités ;
 - Définition des enjeux et actions en cours.
- Les modalités d'organisation
 - Définition et coécriture des orientations stratégiques ;
 - Processus d'identification des actions, des outils communs, des partenariats et des résultats attendus.
- La phase opérationnelle
 - Définition d'indicateurs de suivi/instruments de mesure et calendrier ;
 - Modalités de révision, de contrôle et d'évaluation à mi-parcours ;
 - Signataires.

La démarche de concertation du COpM du bassin de mobilité de la Pointe du Cotentin s'est déroulée comme suit :

- Le 9 décembre 2022 a eu lieu une réunion préparatoire constituée des techniciens des EPCI du bassin de mobilité de la Pointe du Cotentin ayant pour objectif la présentation du diagnostic du territoire et de la démarche d'élaboration des COpM, la restitution des enjeux et actions pré-identifiés et la présentation du déroulé de l'atelier de concertation ;
- Le 9 février 2023 a eu lieu un atelier de concertation d'une journée organisée autour de plusieurs travaux :
 - Prise de connaissance du diagnostic et recueil des éléments marquants et des éléments à ajouter aux diagnostics ;
 - État des lieux des enjeux de la mobilité de chaque partie prenante ainsi que les actions en cours et démarches envisagées ;
 - Prise de connaissance de nouvelles approches de la mobilité présentées par l'ANBDD et sélection des actions les plus pertinentes pour les parties prenantes présentes ;
 - Définition des actions à inscrire au COpM.
- Le 11 mai 2023 a lieu un Comité Technique composé des techniciens des structures Signataires ayant pour objectif la restitution des contributions de l'atelier de concertation et la présentation de la méthodologie de rédaction du contrat à partir des conclusions de l'atelier ;
- Le 16 juin 2023 a eu lieu un Comité de Pilotage composé des Signataires ayant pour objectif la présentation du COpM aux élus et la préparation de la phase de délibération.

L'enchaînement des différentes étapes et la durée entre chacune d'entre elles est cadencée afin d'aboutir à une première version du COpM en six mois et de garantir un rythme d'élaboration de trois contrats par an.

ARTICLE 8. Dispositions générales du COpM

Le CopM est signé pour une durée de 4 ans avec une prise d'effet à partir de la signature de la Région Normandie.

L'ensemble des collectivités territoriales Signataires doit préalablement autoriser la signature du COpM par le biais de leur organe délibérant. Ces délibérations sont une condition sine qua non pour la signature du présent contrat, et sont mentionnées sur la première page du contrat. La Région notifiera par la suite, par voie officielle, la prise d'effet du présent contrat à compter du jour d'émission à l'ensemble des partenaires Signataires.

Les modalités de suivi de l'exécution du contrat et de son évaluation sont détaillées dans l'article 13 du présent contrat.

Toute évolution, impactant l'opérationnalité du présent contrat, propre au bassin de mobilité de la Pointe du Cotentin, est discutée avec les Signataires et fera l'objet d'un avenant au COpM, selon les modalités définies dans l'article 14.

CHAPITRE 3 – MODALITÉS DE L’ACTION COMMUNE

ARTICLE 9. Enjeux du territoire

En préparation de la réunion préparatoire du 9 décembre 2022, les EPCI ont exprimé leurs enjeux en matière de mobilité, ainsi que les actions et réflexions engagées. Ces enjeux et actions pré-identifiés ont été complétés lors de l’atelier du 9 février 2023. Plusieurs enjeux ont été identifiés :

- 1. L’amélioration de la communication et de l’accompagnement :** La communication et l’accompagnement sont des sujets qui ont suscité beaucoup d’engouement durant l’atelier. En complément des actions en cours sur le territoire, de nombreuses autres idées en lien avec cet enjeu ont été partagées par les participants. La création de guichets ou plateformes de mobilité, la proposition de conseil en mobilité ou l’animation d’ateliers d’apprentissage du vélo sont des actions en cours de mise en œuvre dans certains EPCI.
- 2. Le développement des modes actifs :** Certaines mesures ont déjà été prises par les Signataires pour continuer à promouvoir le développement de ces modes tels que la conception d’un plan vélo, la réponse à des appels à projets (AVELO 2) ou encore la sécurisation des déplacements pour réduire la sensation de vulnérabilité par rapport aux véhicules motorisés. Les mesures prises sont déjà nombreuses et les données de la part modale liée aux modes actifs suivent une dynamique positive, notamment le vélo.
- 3. Le développement des pôles de mobilité :** Le développement de pôles de mobilité a également été identifié par les Signataires comme un enjeu majeur pour le bassin de la Pointe du Cotentin, notamment pour faciliter la transition entre les modes actifs – marche et vélo - et les différents modes de transports grâce à l’amélioration des itinéraires aux abords des pôles par exemple.
- 4. Le développement des transports en commun à l’échelle locale :** Les différentes analyses menées sur l’utilisation des transports en commun ont permis de constater que les habitants du bassin de la Pointe du Cotentin utilisent moins les transports en commun que la moyenne Normande. Il ne s’agit pas du mode de transport le plus développé sur le territoire ce qui explique ce constat. Une progression de l’utilisation des transports en commun dans les déplacements aurait de potentiels impacts significatifs sur les émissions de gaz à effet de serre, tirés vers le haut par l’utilisation des modes de transport thermiques. Certaines mesures ont déjà été adoptées sur le territoire comme le renouvellement de la flotte déjà mis en œuvre par la Communauté d’Agglomération du Cotentin. À l’échelle régionale, l’amélioration du confort et du niveau de service est également une mesure déjà appliquée.
- 5. La diminution de l’autosolisme :** L’enjeu de diminution de l’autosolisme se traduit sur ce bassin par la promotion du covoiturage. La conception, l’amélioration et l’exécution de la politique de covoiturage se traduisent par des actions comme l’aménagement et le développement des aires de covoiturage, déjà très présentes sur le bassin ou encore le développement de dispositifs de covoiturage permettant de mettre en relation les conducteurs et les covoitureurs.
- 6. La promotion des énergies vertes :** Dans le cadre des priorités locales, nationales et européennes de transition vers des sources d’énergie moins polluantes, le secteur des transports joue un rôle central. À ce titre, le développement de la mobilité électrique ainsi que le déploiement des bornes de recharge électriques apparaissent comme des actions clés déjà mises en œuvre sur le bassin de la Pointe du Cotentin.

ARTICLE 10. Principes généraux de l'action commune

Les actions définies à l'article 12 sont pilotées par un ou plusieurs Signataires qui s'engage(nt) à mettre en œuvre l'action pendant la durée du contrat ou à l'échéance pour laquelle les pilotes se mettent d'accord selon les modalités définies à l'article 12.

En cas de pilotage de l'action par plusieurs Signataires, ils se coordonnent par le biais de la mise en place d'instances dédiées. Le ou les pilotes s'appui(en)t sur les contributeurs identifiés ou sur les contributeurs de leur choix.

Les engagements pris par les différents signataires sont conditionnés par les ressources humaines et financières disponibles pendant toute la durée du contrat.

L'ensemble des communautés de communes du bassin ne disposent pas de services de transport régulier à la date de signature du contrat. A la mise en place d'un service régulier de transport, les signataires s'engagent à entamer les réflexions pour :

- Intégrer réseau billettique Atoumod ;
- Définir une grille de tarification à l'échelle du bassin ;
- Optimiser les horaires de correspondance.

ARTICLE 11. Actions communes et de coordination

Les actions au contrat sont détaillées ci-dessous :

A1 : Mener des actions de sensibilisation à l'usage du vélo auprès des jeunes, des seniors et des publics précaires

Pilotes : CC Côte Ouest Centre Manche, CC de la Baie du Cotentin, CD50

Contributeurs : -

Les collectivités pilotes définissent annuellement un plan de sensibilisation auprès des jeunes et des seniors à l'usage du vélo, notamment sur la sécurité routière dans des écoles, collèges et autres lieux ciblés par ce plan. Concernant les publics précaires, l'objectif consistera à expérimenter des actions de sensibilisation auprès de ces publics spécifiques.

Les collectivités pilotes tiendront compte des divers programmes et projets en place (SRAV, LAMIDÉVELO, AAP VELO 2, Mai à vélo...). L'objectif visé est de les rendre compétents dans l'utilisation de ce mode. Les EPCI se coordonnent pour définir une ou plusieurs structures sur lesquelles s'appuyer pour la mise en œuvre du plan de sensibilisation (Maison des Jeunes, associations, ANBDD, opérateurs...).

Indicateurs d'avancement :

10% : Définition des objectifs pédagogiques des sensibilisations pour le bassin

25% : Plan de sensibilisation et contenu des sessions validés par les contributeurs

50% : 1ère action de sensibilisation réalisée

100% : Toutes les actions de sensibilisation ont été menées*

*Si les cibles et les moyens associés sont différents (collèges, jeunes, seniors, publics précaires), alors il conviendra de restituer un indicateur d'avancement par public qu'il sera possible d'agréger en une moyenne.

Spécifiquement pour les publics précaires, seule une action d'expérimentation et la réalisation d'un bilan pourra être réalisée : l'aspect purement quantitatif devant être repris par le Plan d'Action pour la Mobilité Solidaire

A2 : Accompagner les entreprises à mettre en place un plan de mobilité intégrant la mise en place du télétravail

Pilotes : CC Côte Ouest Centre Manche, CC de la Baie du Cotentin

Contributeurs : -

Les EPCI pilotes accompagnent les entreprises installées sur le territoire à mettre en place un plan de mobilité intégrant le télétravail. Les EPCI mettent en place un service d'accompagnement et s'appuient sur les structures de leur choix (associations, ADEME, représentants du monde économique...) pour définir les objectifs, le volume d'entreprises à accompagner et les modalités d'exécution de ce service. Ils mutualisent les moyens pour effectuer les actions de conseil.

Si une entreprise ne souhaite pas mettre en place un plan de mobilité mais que le service d'accompagnement est intervenu auprès d'une entreprise (prise de contact, échanges non concluants...), l'action est considérée comme réalisée.

Indicateurs d'avancement :

25% : Cahier des charges du service d'accompagnement défini et volume cible d'entreprises défini

50% : Structure responsable de la mise en œuvre du service définie

100% : Mise en œuvre du service d'accompagnement pour l'ensemble des entreprises prévues réalisée

A3 : Communiquer par les lieux d'information existants (mairie, office de tourisme, EFS, pôles de proximité)

Pilotes : CC Côte Ouest Centre Manche, CC de la Baie du Cotentin

Contributeurs : -

Les EPCI pilotes communiquent par les lieux d'information existants tels que les mairies, les offices de tourisme. Ils serviront de points d'entrée pour la promotion de la mobilité durable.

Indicateurs d'avancement :

25% : Lieux d'information et contenus définis

50% : Supports conçus

100% : Tous les lieux d'information sont mobilisés et utilisés pour communiquer

A4 : Former des agents d'accueil en mairie et espaces France Services

Pilotes : CC Côte Ouest Centre Manche

Contributeurs : -

Les EPCI pilotes mettent en place un plan de formation à l'attention de leurs agents en contact avec le public dans l'objectif de mieux accompagner les personnes dans leur recherche d'information en matière de solutions de mobilité. Les partenaires s'engagent également à diffuser l'offre de formation auprès des communes du bassin au travers des relations bilatérales, des conseils communautaires ou par le biais du centre de gestion. En se coordonnant, les partenaires formulent le cahier des charges des formations nécessaires (objectifs pédagogiques, volumes de formation, échéances...), en s'appuyant sur une ou plusieurs structures de leur choix. Les partenaires s'engagent à privilégier le centre national de formation de la fonction publique territorial (CNFPT), si l'offre de formation est disponible.

Indicateurs d'avancement :

25% : Entités à former ciblées et objectifs de la formation définis

50% : Structure responsable de la formation définie

100% : Plan de formation déployé

A5 : Poursuivre l'expérimentation des plateformes mobilité

Pilotes : CC Côte Ouest Centre Manche

Contributeurs : -

Les collectivités pilotes poursuivent l'expérimentation de plateforme mobilité qui visent à mettre à disposition toutes les ressources disponibles relatives la mobilité et à renseigner les personnes intéressées via différents canaux (mail, téléphone, etc.).

Indicateurs d'avancement :

25% : Lieux d'implantation de plateforme mobilité identifiés

50% : Financements sécurisés

100% : Plateformes de mobilité mises en place

A6 : Organiser des ateliers d'accompagnement à la mobilité alternative (apprentissage du vélo, savoir prendre le train...) pour le grand public et les entreprises

Pilotes : CC Côte Ouest Centre Manche

Contributeurs : -

Les EPCI pilotes organisent annuellement des ateliers d'accompagnement à la mobilité afin de lever les freins psychologiques à l'usage des modes durables : apprentissage du vélo, savoir prendre le train, sécurité routière à vélo, etc. Les EPCI s'appuient sur le réseau d'associations locales pour organiser des ateliers visant à promouvoir la mobilité durable au sein du bassin auprès du grand public et des entreprises.

Indicateurs d'avancement :

25% : Cahier des charges des ateliers d'accompagnement à la mobilité défini et validé *

50% : Structure responsable de la réalisation de chaque atelier définie

100% : Ensemble des ateliers réalisé

* L'indicateur d'avancement est remis à zéro annuellement. L'historique de l'avancement est conservé dans un objectif de retour d'expérience.

A7 : Constituer un kit de communication sur les solutions de mobilité et de démobilité pour les EPCI

Pilotes : CC Côte Ouest Centre Manche, CC de la Baie du Cotentin

Contributeurs : -

Les EPCI pilotes constituent un kit de communication sur les solutions de mobilité et de démobilité. Ce kit contient les canevas clé-en main pour communiquer sur leurs sites institutionnels, sur leurs réseaux sociaux et également via des affiches disposées dans leurs locaux. Les ressources prennent la forme de canevas de textes, d'articles, d'éléments visuels ou d'affiches. Les EPCI se coordonnent annuellement pour définir leurs besoins en matière de communication et pour choisir la structure qui conçoit et met à jour ce kit. Les ressources sont ensuite adaptées par chaque EPCI pour ses besoins de communication. Si les signataires qui se sont engagés et qui ont déjà mis en place un kit s'engagent uniquement à le mettre à jour si de nouveaux besoins émergent (nouvelles solutions de mobilité et de démobilité par exemple)

Indicateurs d'avancement :

25% : Cahier des charges du kit de communication défini et revu annuellement *

50% : Structure responsable de la réalisation du kit de communication définie

75% : Kit de communication réalisé et validé

100% : Canevas et supports déployés dans les cadres des actions de communication

* L'indicateur d'avancement est remis à zéro annuellement si les besoins ont évolué. L'historique de l'avancement est conservé dans un objectif de retour d'expérience.

A8 : Formaliser un catalogue de liens avec les solutions de mobilité du bassin

Pilotes : Région Normandie

Contributeurs : Chaque EPCI

La Région Normandie formalise un catalogue de liens internet avec les principales informations sur les offres de mobilité du bassin. La Région s'engage à constituer et à mettre à jour régulièrement ce catalogue. Les liens internet sont mis à disposition des EPCI et des communes en vue de leur publication sur leurs canaux institutionnels, notamment sur leurs sites internet et sur leurs réseaux sociaux.

Indicateurs d'avancement :

25% : Recensement des liens contenant les principales informations sur les solutions de mobilité *

50% : Transmission du catalogue de liens aux EPCI

100% : Liens mis à disposition sur les canaux identifiés

* L'indicateur d'avancement est remis à zéro annuellement si les besoins ont évolué. L'historique de l'avancement est conservé dans un objectif de retour d'expérience.

A9 : Formaliser une charte de communication pour le bassin de mobilité favorisant l'usage des services de transports

Pilotes : CC Côte Ouest Centre Manche, CC de la Baie du Cotentin

Contributeurs : -

Les EPCI pilotes formalisent une charte de communication visant à identifier collectivement les sujets en matière de transport et les canaux de communication au sein du bassin (magazines intercommunaux, sites institutionnels, réseaux sociaux, etc.). Les modalités de communication comprennent la publication, le partage ou la redirection de contenus sur les solutions de mobilité dans le bassin.

Indicateurs d'avancement :

25% : Objectifs, sujets et canaux en matière de communication définis en concertation entre les AOM *

50% : Charte de communication validé par l'ensemble des AOM

100% : Actions de communication déployées

* L'indicateur d'avancement est remis à zéro annuellement si les besoins ont évolué. L'historique de l'avancement est conservé dans un objectif de retour d'expérience.

A10 : Etudier l'extension des offres de location de vélo longue durée

Pilotes : CC Côte Ouest Centre Manche, CC de la Baie du Cotentin

Contributeurs : -

Les EPCI pilotes étudient le développement de l'offre de location de vélo longue durée pour rendre l'utilisation de ce moyen de transport plus facile d'accès et le plus abordable possible financièrement. Les EPCI peuvent s'appuyer sur des entreprises proposant déjà ce service pour faciliter sa mise en place et sa gestion.

Indicateurs d'avancement :

50% : Cadrage de l'étude défini

75% : Equipe projet définie (en interne ou en externe)

100% : Rapport d'étude présenté

A11 : Sensibiliser les usagers à la sécurité routière par rapport aux cyclistes et piétons*Pilotes : CC Côte Ouest Centre Manche, CC de la Baie du Cotentin, CD50**Contributeurs : Région Normandie*

Les collectivités pilotes définissent annuellement un plan de sensibilisation auprès de tous les publics afin de sensibiliser à la sécurité routière pour chaque mode de transport. L'accent doit être particulièrement mis sur la sécurité routière par rapport aux cyclistes et piétons qui sont les acteurs les plus vulnérables. Les EPCI et le département se coordonnent pour définir une ou plusieurs structures sur lesquelles s'appuyer pour la mise en œuvre du plan de sensibilisation (associations, ANBDD, opérateurs...).

Indicateurs d'avancement :

10% : Définition des objectifs pédagogiques des sensibilisations pour le bassin

25% : Plan de sensibilisation et contenu des sessions validés par les contributeurs

50% : 1ère action de sensibilisation réalisée

100% : Toutes les actions de sensibilisation ont été menées

A12 : Développer une charte d'amélioration des infrastructures de rabattement et des abords des lieux d'intermodalité*Pilotes : CC Côte Ouest Centre Manche, CC de la Baie du Cotentin, CD50**Contributeurs : Région Normandie, Gares & Connexions*

La Région Normandie, en lien avec les EPCI, le département de l'Orne et SNCF Gares & Connexions, s'engage à développer une charte d'amélioration des infrastructures de rabattement et des abords des lieux d'intermodalité. La charte établit les besoins, les objectifs communs, le périmètre d'action et le principe de coordination des acteurs. D'une part, la charte aborde les infrastructures piétonnes et cyclables de rabattement vers les lieux d'intermodalité, notamment en matière d'accessibilité, de continuité, de sécurisation des itinéraires et de signalétique au sein du territoire. D'autre part, le document aborde l'amélioration des espaces publics autour des lieux d'intermodalité. La Région Normandie identifie les pistes cyclables identifiées dans un schéma directeur intercommunale pouvant bénéficier d'une contribution financière. Les futurs Plans de mobilité simplifiés et Plans vélos prennent en compte la charte.

Indicateurs d'avancement :

50% : Besoins spécifiques en matière d'infrastructures piétonnes et cyclables de rabattement vers les lieux d'intermodalité, d'accessibilité, de continuité, de sécurisation des itinéraires et de signalétique définis

75% : Charte rédigée

100% : Charte adoptée

A13 : Etudier l'extension des offres de transport à la demande*Pilotes : CC Côte Ouest Centre Manche, CC de la Baie du Cotentin**Contributeurs : -*

Les EPCI pilotes étudient le développement de l'offre de transport à la demande dans les zones les moins bien couvertes par des services de mobilité ou qui en sont dépourvues.

Indicateurs d'avancement :

50% : Cadrage de l'étude défini

75% : Equipe projet définie (en interne ou en externe)

100% : Rapport d'étude présenté

A14 : Etablir un schéma directeur des pôles d'échange multimodaux sur le bassin
Pilotes : Région Normandie
Contributeurs : Chaque EPCI, Gares & Connexions

La Région Normandie définit un schéma directeur des pôles d'échange multimodaux qui précise un maillage de ces pôles à l'échelle du bassin, et en cohérence avec les bassins frontaliers

Indicateurs d'avancement :

25% : Cahier des charges du schéma directeur défini

50% : Equipe projet définie (en interne ou en externe)

100% : Schéma directeur des PEM réalisé

A15 : Harmoniser le niveau de service proposé par type de points d'arrêts ferroviaires
Pilotes : Région Normandie
Contributeurs : Chaque EPCI

La Région Normandie met en place un « plan gare » pour définir le niveau de services par typologie de points d'arrêts à l'échelle de la Normandie. Ce plan sera décliné sur le bassin Pointe du Cotentin. La définition des services incombera à la Région en coordination avec les territoires. Ces services répondront, notamment, au besoin de réduire les flux de déplacement liés à la recherche de service de proximité en proposant ces derniers sur l'itinéraire de déplacement (dépôt et collecte de colis, commerces de proximité...)

Indicateurs d'avancement :

50% : Plan gare adopté au sein de la Région Normandie

100% : Plan gare décliné au sein du bassin Pointe du Cotentin

A16 : Développer une charte pour la création de zones de rencontre
Pilotes : CC Côte Ouest Centre Manche, CC de la Baie du Cotentin
Contributeurs : CD50

Les EPCI pilotes mettent en place une charte pour la création de zones de rencontre pour faire cohabiter les différents modes de transport et les piétons et ainsi réduire la place de la voiture dans la part des modes de transport. Les EPCI peuvent s'appuyer sur une ou plusieurs structures pour élaborer cette charte. Cette action est sous réserve d'un accord des communes du territoire.

Indicateurs d'avancement :

50% : Projet de charte rédigé

100% : Charte pour les zones de rencontre adoptée

A17 : Développer une charte pour l'apaisement des vitesses dans les bourgs
Pilotes : CC Côte Ouest Centre Manche, CC de la Baie du Cotentin
Contributeurs : CD50

Les EPCI pilotes mettent en place une charte (signalisation, aménagement urbain, etc.) visant à réduire la vitesse des véhicules motorisés dans les bourgs. Les EPCI peuvent s'appuyer sur une ou plusieurs structures spécialisée(s) sur ce sujet (associations, etc.) pour élaborer cette charte, en collaboration avec les communes des EPCI. Cette action est sous réserve d'un accord des communes du territoire.

Indicateurs d'avancement :

25% : Besoins spécifiques en matière d'apaisement définis

50% : Projet de charte rédigé

100% : Charte adoptée

A18 : Se regrouper pour passer et exécuter des marchés publics*Pilotes : CC Côte Ouest Centre Manche, CC de la Baie du Cotentin**Contributeurs : -*

Les EPCI pilotes envisagent de constituer des regroupements pour passer des marchés publics dans le cadre de l'exécution de leurs politiques publiques de mobilité. Le regroupement des EPCI peut prendre la forme de commandes publiques groupées, de conventions de financement ou de GIP. Les EPCI définissent annuellement ensemble les prestations qu'ils souhaitent mutualiser. Exemples de prestations pouvant faire l'objet de passages de marchés publics en commun : élaboration d'un plan directeur de modes de déplacement actifs, achat d'une flotte de vélos, etc.

Indicateurs d'avancement :

50% : Définition annuelle des prestations à mutualiser *

100% : Prestations prévues mutualisées

* L'indicateur d'avancement est remis à zéro annuellement si les besoins ont évolué. L'historique de l'avancement est conservé dans un objectif de retour d'expérience.

A19 : Réaliser des synthèses techniques en appui au pilotage du contrat opérationnel de mobilité*Pilotes : Région Normandie**Contributeurs : Chaque EPCI*

Sous la coordination de la Région Normandie, les agents techniques de la Région et des EPCI du bassin de mobilité se réunissent dans le cadre d'ateliers de travail, afin de définir les besoins en matière de synthèses techniques. Les contributeurs produisent les synthèses sur lesquelles ils s'engagent lors de ces ateliers. Ces synthèses sont à destination des techniciens ainsi qu'aux élus et contiennent des clés de compréhension et des éléments techniques aidant les EPCI à exercer leur rôle d'autorité organisatrice (e.g. comment préparer la délégation d'un service public).

Indicateurs d'avancement :

25% : Besoins en matière de synthèses techniques définis *

50% : Répartition des productions des synthèses réalisées

100% : Fiches techniques déposées sur l'espace numérique

* L'indicateur d'avancement est remis à zéro annuellement si les besoins ont évolué. L'historique de l'avancement est conservé dans un objectif de retour d'expérience.

A20 : Mettre à jour et étendre le diagnostic mobilité mené par la CA du Cotentin à l'ensemble des EPCI*Pilotes : Chaque EPCI**Contributeurs : Région Normandie*

L'ensemble des EPCI du bassin s'engagent à mettre à jour et étendre le diagnostic mobilité mené par la CA du Cotentin à l'ensemble des EPCI. Les EPCI s'appuient sur la structure de leur choix pour mener ce diagnostic.

Indicateurs d'avancement :

10% : Réunion de lancement de l'étude

100% : Diagnostic réalisé et restitué *

* Cet indicateur peut être précisé entre 10% et 100% en fonction de l'avancement effectif de l'étude.

N° d'action	Rég.	Cot.	COCM	BdC	CD50	Atou.	G&C
A1							
A2							
A3							
A4							
A5							
A6							
A7							
A8		C	C	C			
A9							
A10							
A11	C						
A12	C						C
A13							
A14		C	C	C			C
A15		C	C	C			
A16					C		
A17					C		
A18							
A19		C	C	C			
A20	C						

Vert : Engagement

Orange : Non-engagement

Gris : Non-concerné

Blanc : Ne s'est pas prononcé

C : Contributeur pré-identifié (à titre indicatif)

CHAPITRE 4 - MODALITÉS D'ANIMATION ET D'ÉVALUATION DU COPM

ARTICLE 12. Animation du contrat

Comité technique

Le Comité technique a une mission de suivi et de coordination des différentes actions. Il est composé des représentants des entités Signataires, et se réunit, *a minima*, annuellement. À ce titre, il est demandé au Comité technique de s'assurer, en amont de l'instance, que les indicateurs d'avancement des actions sont à jour dans le tableau de suivi mentionné dans l'article 15.

Il poursuit trois objectifs :

- Ordonner la mise en œuvre des actions ;
- Suivre l'avancement des actions ;
- Mettre à jour les échéances.

La tenue du Comité technique est organisée par la Région, de préférence en distanciel. Elle transmet l'ordre du jour et le support de présentation en amont afin que les agents instruisent les questions posées, le cas échéant. Le Comité technique sera également amené à contribuer à l'ordre du jour du Forum des Mobilités.

Forum des Mobilités

La Région organise annuellement un Forum des Mobilités auquel les Signataires sont conviés. Le Forum a lieu en présentiel et poursuit deux objectifs :

- Réaliser des partages d'expérience relatifs aux actions en cours ou réalisées ;
- Résoudre, en intelligence collective, toute problématique liée à la mise en œuvre des actions du contrat.

Cette réunion est animée par la Région.

Pilotage du contrat

La mise en place des actions du COPM est réalisée collectivement par les Signataires au regard des engagements pris pour chaque action. Le pilotage global est réalisé par la Région.

ARTICLE 13. Modalités d'évaluation

Indicateurs d'avancement

Les actions définies par le présent contrat seront reprises dans un tableau de suivi administré par la Région. Chaque pilote déclarera dans ce tableau le pourcentage d'avancement de chaque action pour laquelle il s'est engagé en continu, dès l'avancement d'une action. En amont du Comité technique, du Comité régional des partenaires et des Comités locaux des partenaires, les Signataires s'assureront que les indicateurs d'avancement sont bien à jour.

Le responsable s'appuie sur les indicateurs d'avancement spécifiés pour chaque action. Les indicateurs construits rendent compte de l'avancement selon une mesure qualitative et/ou quantitative : un pourcentage d'avancement est indiqué pour chaque étape réalisée, et/ou au prorata de la mise en œuvre d'une action lorsqu'un objectif quantitatif est défini par les responsables après la date de prise d'effet du contrat.

A titre d'exemple, la définition d'un programme de formation pourrait représenter 50% d'avancement de l'action fictive « Formation de 50 agents ». Les 50% restants représenteraient l'avancement de la formation des 50 agents, soit par exemple 75% d'avancement au total pour 25 agents formés.

En outre, certaines actions peuvent faire l'objet d'une révision annuelle, tels que les plans de communication ou programmes d'événements, habituellement définis sur une période temporelle courte. Dans ce cas, l'indicateur d'avancement est archivé annuellement et réévalué à partir de zéro pour l'année en cours.

Bilan à mi-parcours

Au vu de la durée de 4 ans du contrat, et du fait de la démarche pilote, les Signataires décident de ne pas réaliser de bilan à mi-parcours.

CHAPITRE 5 - DISPOSITIONS DIVERSES

ARTICLE 14. Modalités de révision

Des propositions de modification du présent contrat peuvent être adressées et motivées par écrit à la Région Normandie pour présentation en Comité de contrat.

En cas d'évolution réglementaire ou législative, d'évolution d'un périmètre d'EPCI ou d'un bassin de mobilité, la Région Normandie étudie les impacts sur le présent contrat et propose les modifications nécessaires le cas échéant.

Toute modification fait l'objet d'un avenant soumis à l'approbation des assemblées délibérantes de chaque Signataire.

ARTICLE 15. Reconduction tacite

Le présent contrat sera automatiquement renouvelé, par application du principe de reconduction tacite pour une durée d'un an, à l'échéance du contrat.

La reconduction tacite permet aux Signataires de poursuivre la mise en œuvre des actions communes dans le cas où le renouvellement du contrat ne peut avoir lieu avant l'échéance.

ARTICLE 16. Mise en œuvre des actions

Les Signataires indiqués en tant que « Pilote » d'une action indiquée au chapitre 3 du présent contrat s'engagent à mettre en œuvre ladite action en prenant le rôle de pilote sur leur périmètre. Lorsque plusieurs pilotes sont identifiés pour une même action, ces derniers se coordonnent selon les modalités de leur choix.

ARTICLE 17. Engagement de confidentialité

Les partenaires s'engagent à préserver la confidentialité des informations échangées dans le cadre des actions et projets menés dans le cadre du COpM. À cet effet, ils s'obligent ainsi que leurs cocontractants à ne pas faire un usage inapproprié des informations communiquées au sein de l'instance collaborative et à tenir confidentielles les informations relevant de leur exploitation.

Dans le cadre du partage du suivi des actions, cet engagement pourra prendre la forme d'une convention spécifique ou d'un engagement de confidentialité.

Les parties s'engagent à respecter la réglementation applicable aux traitements de données personnelles, notamment le règlement européen 2016/679 du 27 avril 2016 dit « Règlement Général sur la Protection des Données » (RGPD) et la loi n ° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés dans sa rédaction issue de la loi n 02018-493 du 20 juin 2018 relative à la protection des données personnelles.

Cela comprend :

- Mettre en œuvre toutes les mesures techniques et organisationnelles appropriées afin de préserver la sécurité des informations/données personnelles et notamment d'empêcher qu'elles soient déformées, endommagées ou communiquées à des tiers non autorisés ;
- Conformément à l'article 13 du RGPD, les parties informent les usagers de l'utilisation de leurs données. De plus, elles s'engagent à s'acquitter de son obligation de donner suite aux demandes d'exercice des droits des personnes concernées : droit d'accès, de rectification, d'effacement et d'opposition, droit à la limitation du traitement, droit à la portabilité des données, droit de ne pas faire l'objet d'une décision individuelle automatisée (y compris le profilage) ;
- Ne pas utiliser les données traitées à d'autres fins que celles prévues dans la présente convention ;
- Archiver puis supprimer les données dans les délais impartis ;
- Notifier, le cas échéant, auprès de l'autorité de contrôle et communiquer aux personnes concernées, les éventuelles violations de données à caractère personnel.

ARTICLE 18. Communication

Les Signataires s'engagent mutuellement à mentionner les Signataires dans les communications externes qui concernent le COpM.

ARTICLE 19. Contentieux et litiges

Les partenaires conviennent que les litiges, liés aux droits et obligations nés du présent contrat ou à son interprétation, relèvent du Tribunal Administratif de Caen.

En un exemplaire original, (un exemplaire original par signataire)

Pour la Région Normandie Hervé MORIN	Pour la CA du Cotentin David MARGUERITE	Pour la CC Côte Ouest Centre Manche Henri LEMOIGNE
Pour la CC de la Baie du Cotentin Jean-Claude COLOMBEL	Pour le Département de la Manche Jean MORIN	Pour le Syndicat Mixte Atoumod Jean-Baptiste GASTINNE
Pour SNCF Gares & Connexions Baptiste OBERLIN		

ANNEXE 1 – DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE

Afin d'identifier les orientations stratégiques du contrat et les différents enjeux qui y sont associés, la Région Normandie a mené au préalable un diagnostic du territoire pour en dégager les caractéristiques clés du bassin de mobilité de la Pointe du Cotentin et les enjeux de la mobilité que soulèvent les conclusions.

Caractéristiques géographiques et socio-économiques

La Pointe du Cotentin est un territoire péninsulaire à l'extrémité de l'axe Paris–Caen–Cherbourg. Il s'agit d'un territoire côtier disposant d'un port normand connecté aux îles Britanniques.

Le bassin de la Pointe du Cotentin est la résidence de 223 560 habitants selon les données de l'INSEE de 2019 ce qui représente 6,72% de la population Normande. En matière de densité de la population, la Pointe du Cotentin est légèrement moins peuplée que la moyenne régionale : 94,4 habitants/km² contre une moyenne normande à 111,3 habitants/km².

Le territoire est constitué de trois EPCI : la Communauté d'agglomérations du Cotentin, la Communauté de communes Côte Ouest Centre Manche et la Communauté de communes de la Baie du Cotentin. Ce territoire dispose d'une ville moyenne, ainsi que d'un maillage de villes et de bourgs structurants.

En outre, le bassin dispose d'un territoire d'expérimentation inscrit dans le SRADDET, le parc naturel régional des Marais du Cotentin et du Bessin, ainsi qu'un territoire concerné par deux schémas de cohérence territoriale (SCoT) : le Pays du Cotentin (2023) et le Centre Manche Ouest (2010). Enfin, trois Plans Climat-Air-Énergie Territoriaux (PCAET) sont identifiés sur le bassin, dont deux qui ont été validés (CA du Cotentin et CC Côte Ouest Centre Manche) et un qui a été soumis pour avis avant approbation (CC de la Baie du Cotentin).

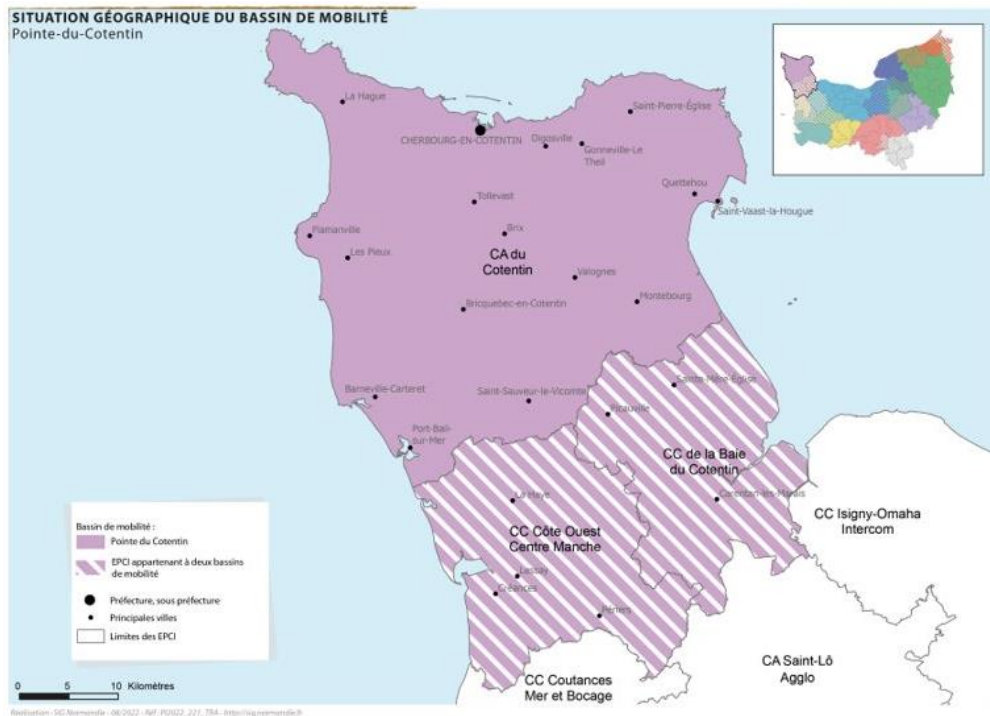
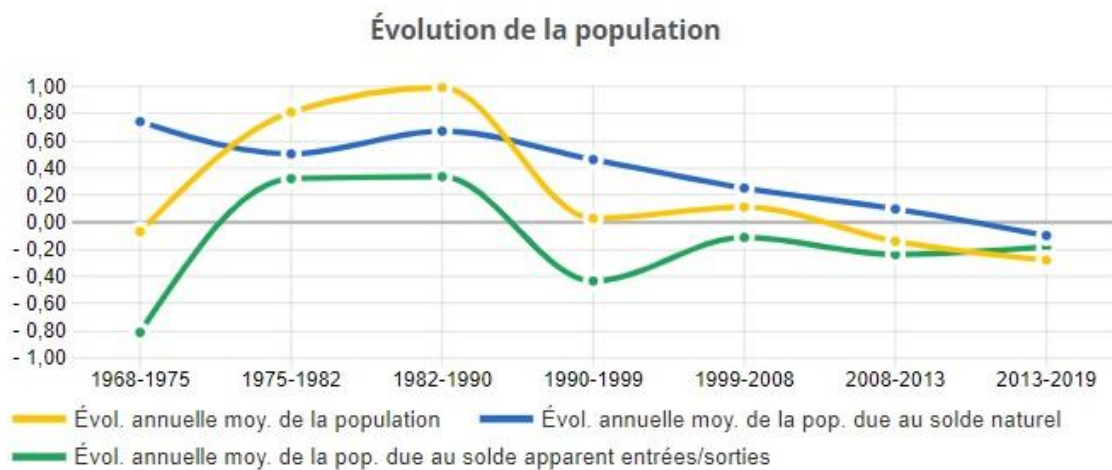


Figure 2 : Situation géographique du bassin de mobilité Pointe-du-Cotentin

Une analyse de l'évolution de la population sur ce territoire montre que la Pointe du Cotentin connaît une légère baisse de sa population depuis la dernière décennie. En effet, d'après les données de recensement de la population de l'INSEE (2019), l'ensemble du bassin de mobilité est concerné par un recul uniforme de la population (entre 0 et - 0,6 %) entre 2013 et 2019.



Figure 3 : Évolution annuelle moyenne de la population (%) entre 2013 et 2019 (INSEE, 2019)



Source : Insee, RP1968 à 1999 dénombremments, RP2006 à RP2018 exploitations principales - Etat civil

Figure 4 : Évolution de la population du bassin de la Pointe du Cotentin (INSEE, 2019)

Par ailleurs, l'analyse de la pyramide des âges du bassin signale une part importante d'habitants entre 45 et 70 ans. Par ailleurs, les trois intercommunalités qui forment la Pointe du Cotentin disposent d'une part significative de jeunes entre 10 et 19 ans.

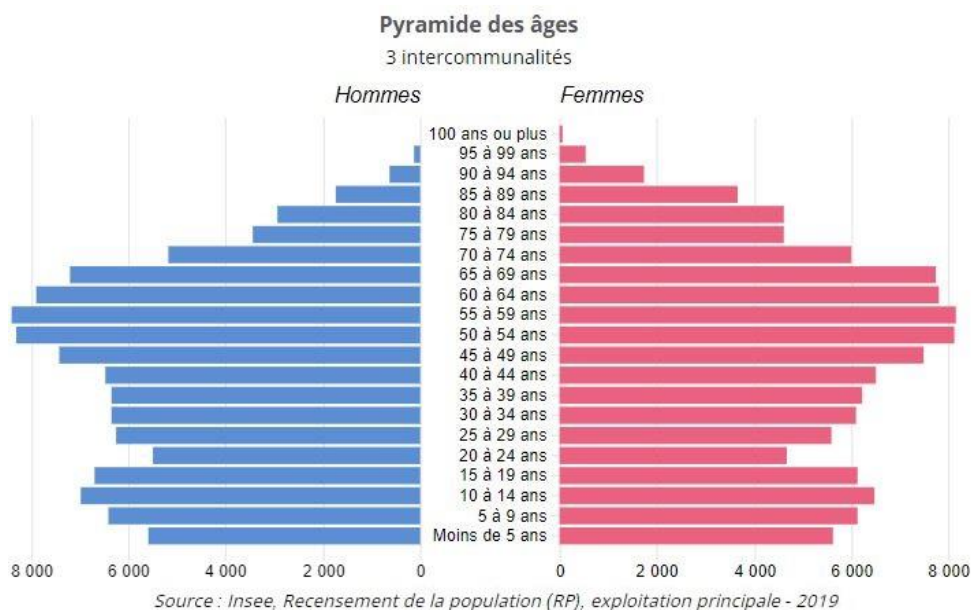


Figure 5 : Distribution de la population par tranche d'âge et par sexe sur le bassin de la Pointe du Cotentin (INSEE, 2019)

Quant à la répartition de la population sur le territoire, elle se concentre principalement autour de Cherbourg-en-Cotentin et des bourgs structurants du territoire. Les carrés verts sur la carte ci-dessous indiquent la concentration d'individus par kilomètre carré. Les carrés vert foncé montrent ainsi une population regroupée notamment sur le quart nord-ouest du bassin et autour des petites centralités.

En matière de concentration de l'emploi, le bassin est marqué par une disparité entre la zone de Cherbourg-en-Cotentin, qui concentre 37 944 postes d'emploi, et les autres pôles du territoire : La Hague (8 610 emplois), Carentan-les-Marais (5 118 emplois), Flamanville (4 741 emplois) et Valognes (4 591 emplois).

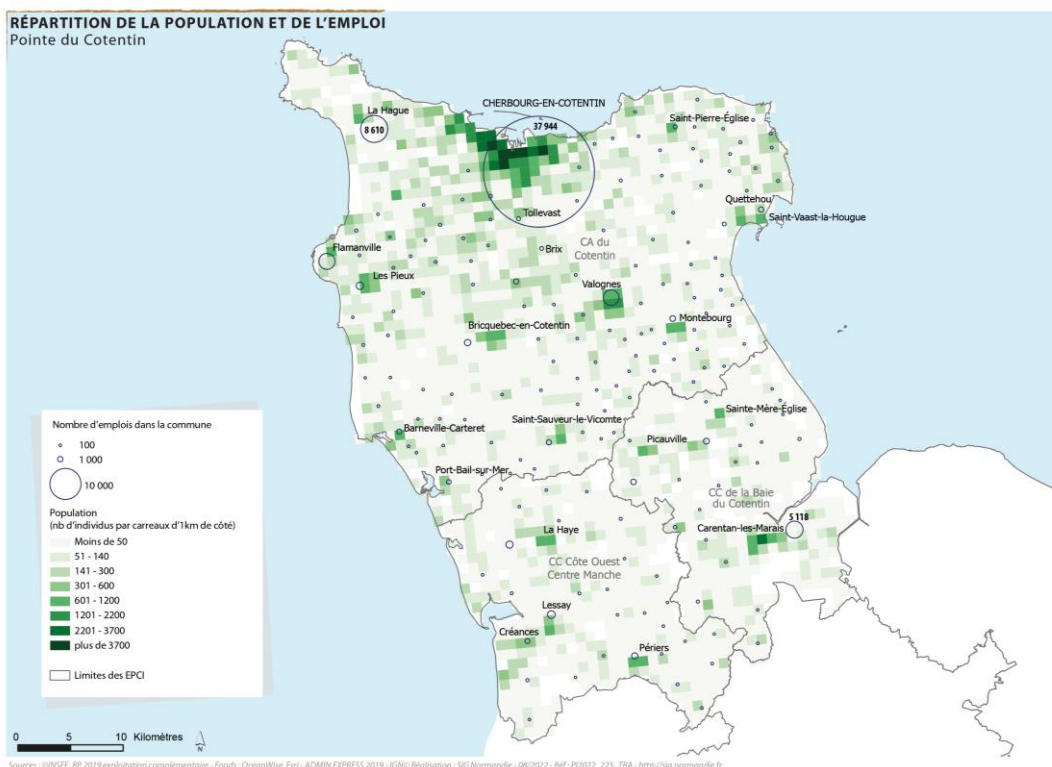


Figure 6 : Répartition de la population et de l'emploi (INSEE, 2019)

Par conséquent, la dynamique des déplacements domicile-travail dans la Pointe du Cotentin est marquée par des échanges importants entre la Communauté d'agglomération du Cotentin et les deux autres EPCI au sud. Si d'une part, les flux sont relativement faibles entre les deux communautés de communes méridionales, on constate d'autre part que la Communauté de communes Côte Ouest Centre Manche connaît des déplacements équitablement répartis vers l'ensemble de ses autres EPCI voisins.

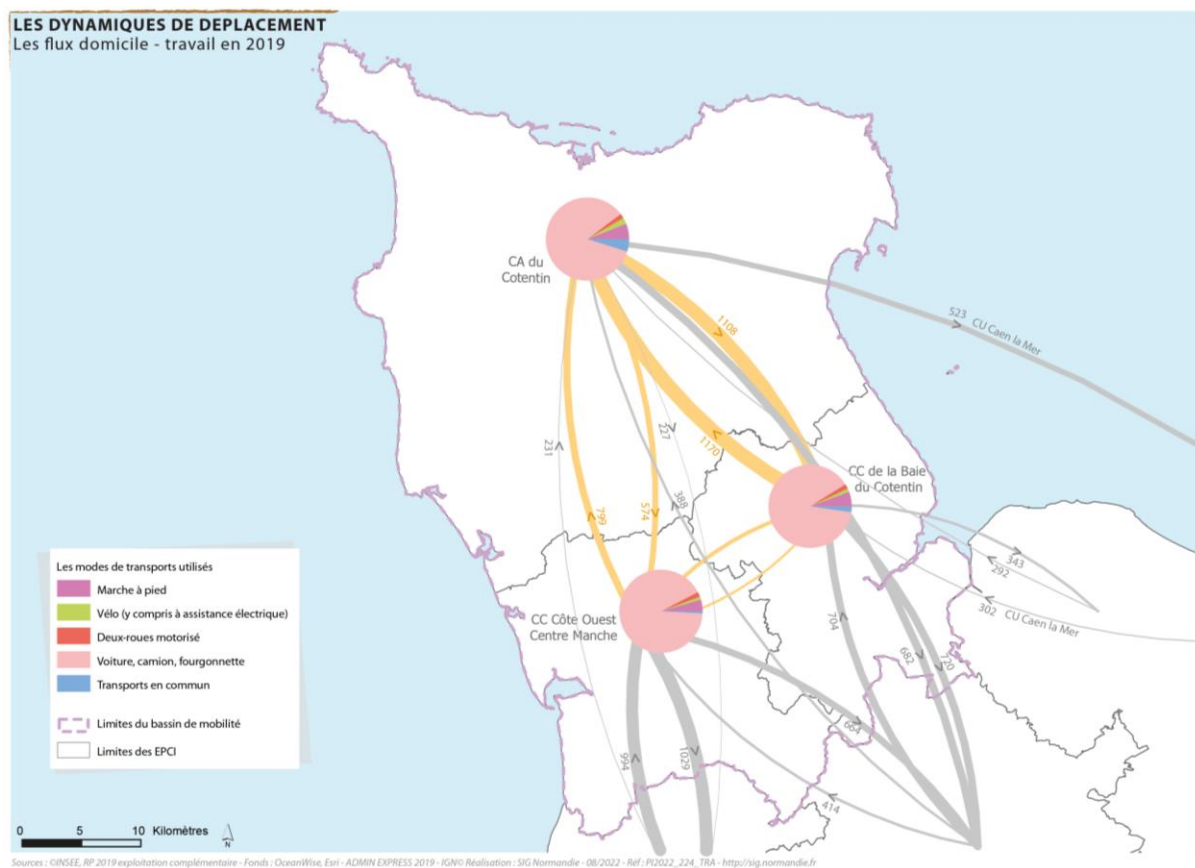


Figure 7 : Flux domicile – travail par mode de transport (INSEE, 2019)

Il est important de noter que la Pointe du Cotentin connaît de nombreux flux domicile – travail vers les bassins de mobilité voisins : Littoral Ouest et Plaine de Normandie. D’une part, plus de 6 900 actifs qui travaillent au sein du bassin de mobilité n’y habitent pas, dont notamment plus de 2 000 individus qui résident dans la Communauté de communes Coutances Mer et Bocage ou à Saint-Lô Agglo.

D’autre part, 6 390 habitants du bassin de la Pointe du Cotentin travaillent ailleurs, comme les 1 470 actifs qui se déplacent vers Saint-Lô Agglo, les 895 actifs qui travaillent dans la CC Coutances Mer et Bocage et les 703 qui se déplacent vers Caen-la-Mer. Bien que ces parts de déplacement soient faibles par rapport aux déplacements internes au bassin - la très grande majorité des actifs vivant dans le bassin de mobilité y travaillent (plus de 73 000 actifs au total) -, la situation quasi insulaire du bassin concentre logiquement les flux interbassins vers le sud. Ces observations montrent l’intérêt pour les deux EPCI du sud d’appartenir également au bassin Littoral Ouest, au regard des déplacements domicile-travail.

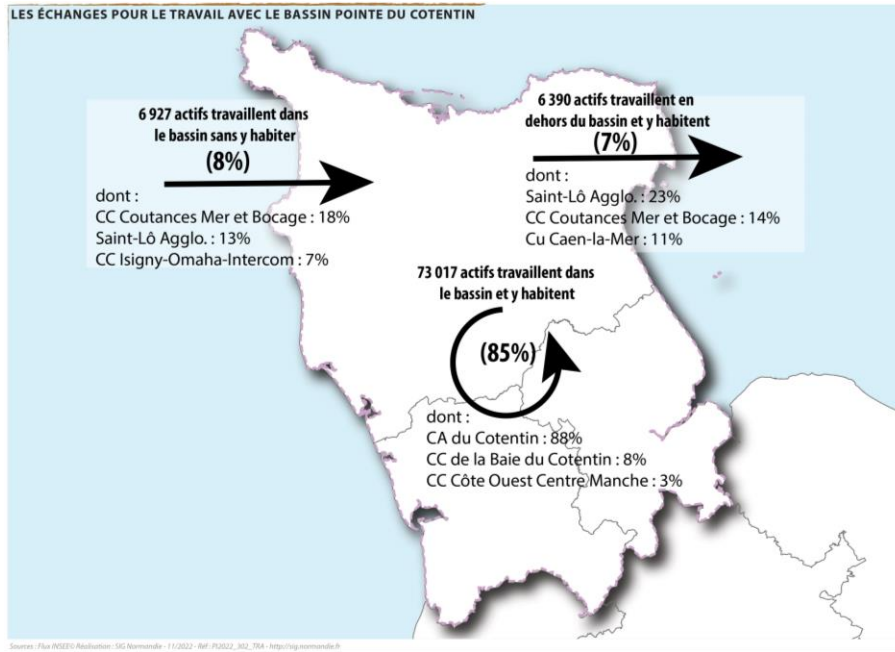


Figure 8 : Parts des flux domicile – travail intra et inter-bassin (INSEE, 2019)

Les infrastructures et offres de transport

Le bassin de mobilité est doté de réseaux viars principal et secondaire étendus. Ainsi, l'accessibilité par la route s'avère équilibrée entre le littoral et l'intérieur des terres. Par ailleurs, le territoire est traversé par un linéaire ferroviaire et dispose d'infrastructures aéroportuaires et portuaires concentrées au nord du bassin de mobilité, ce qui s'explique par le poids économique et démographique de Cherbourg-en-Cotentin.

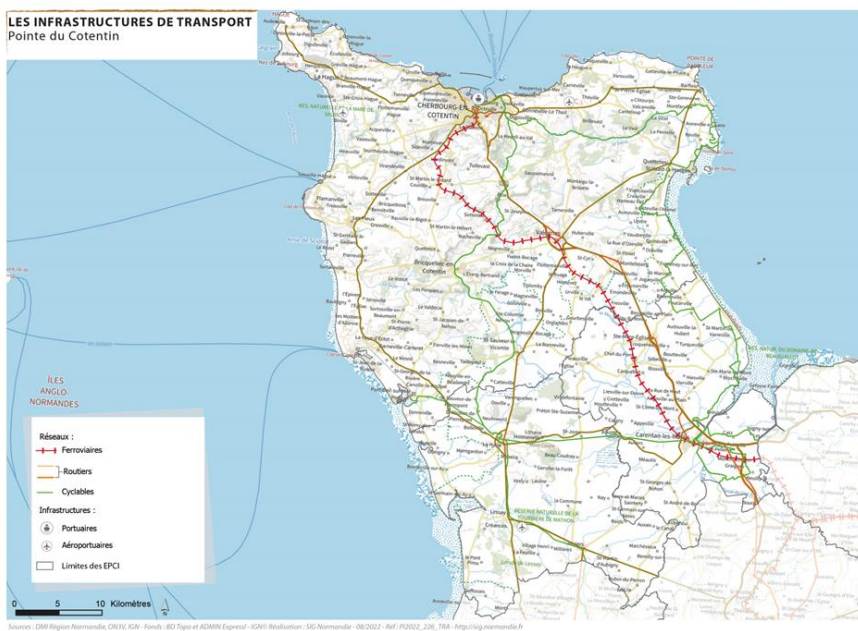


Figure 9 : Infrastructures de transport (DMI Région Normandie, 2022)

L'INSEE et le CGET ont établi un panier « vie courante » constitué de 22 services tels que les boulangeries, les librairies, les salons de coiffure, les bureaux de poste ou encore les supermarchés. La carte ci-dessous met en évidence le temps moyen d'accès en voiture au pôle d'attractivité le plus proche qui dispose d'au moins 11 services sur 22 du panier « vie courante ». Les temps d'accessibilité dans le bassin de la Pointe du Cotentin varient et sont dépendants de la structure du réseau viaire. L'analyse de l'accessibilité des habitants du territoire aux équipements de la vie courante permet de conclure que la Pointe du Cotentin est un bassin qui dispose d'une accessibilité satisfaisante.

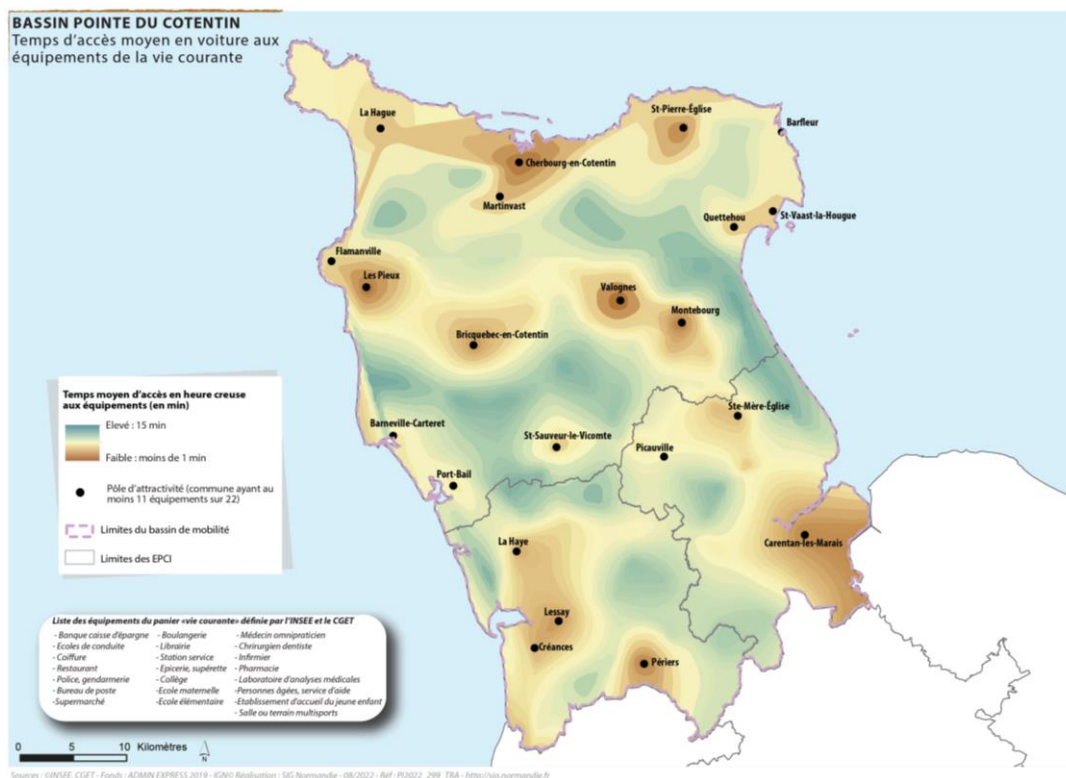


Figure 10 : Temps d'accès moyen en voiture aux équipements de la vie courante (INSEE, 2019)

En matière de flux routiers, les comptages (moyenne journalière annuelle) indiquent une fréquentation très importante sur la N13 (Argentan – Valognes – Cherbourg), l'axe le plus fréquenté, sur la D901 (Saint-Pierre-Église – La Hague) et sur la D650 (Cherbourg – Les Pieux).

Les aires de covoiturage (recensement non exhaustif; un travail de localisation est à poursuivre) et les bornes de recharge électriques sont plus nombreuses au nord du bassin de mobilité, mais sont présentes le long des axes identifiés et à proximité des villes moyennes. Depuis janvier 2023, la Communauté d'agglomération du Cotentin travaille avec l'opérateur de covoiturage Klaxit pour le covoiturage de courte distance sur les trajets internes à l'agglomération.

En matière de covoiturage, la Région Normandie développe, à partir du 1er juin 2023, un nouveau dispositif de covoiturage :

La Région a décidé d'avoir recours au Registre de Preuves de Covoiturage (<https://observatoire.covoiturage.beta.gouv.fr>) qui est un service numérique gouvernemental créé par la Mission « Incubateur de services numériques » de la DINUM (Direction Interministérielle du Numérique). Son objectif est de participer à la massification du covoiturage en accompagnant les acteurs publics et privés de l'écosystème du covoiturage à mieux travailler ensemble.

Le Registre de Preuves de Covoiturage a été créé afin de faciliter la distribution des incitations, à travers une certification des trajets, à l'aide des classes de covoiturage. Cette plateforme, disponible uniquement pour les AOM, facilite le conventionnement avec des opérateurs labellisés.

La Région va donc conventionner avec les principaux opérateurs de covoiturage et cela permettra aux usagers éligibles de pouvoir bénéficier de l'allocation régionale en choisissant l'application de son choix.

Le dispositif normand couvrira l'ensemble des 5 départements dès lors que le trajet sera éligible :

- Un trajet inter-EPCI (pour les territoires AOM)
- Un trajet intra ou inter EPCI pour les territoires non AOM
- Un point de départ et d'arrivée en Normandie
- Un trajet inscrit dans le Registre de Preuves avec un niveau de classe C

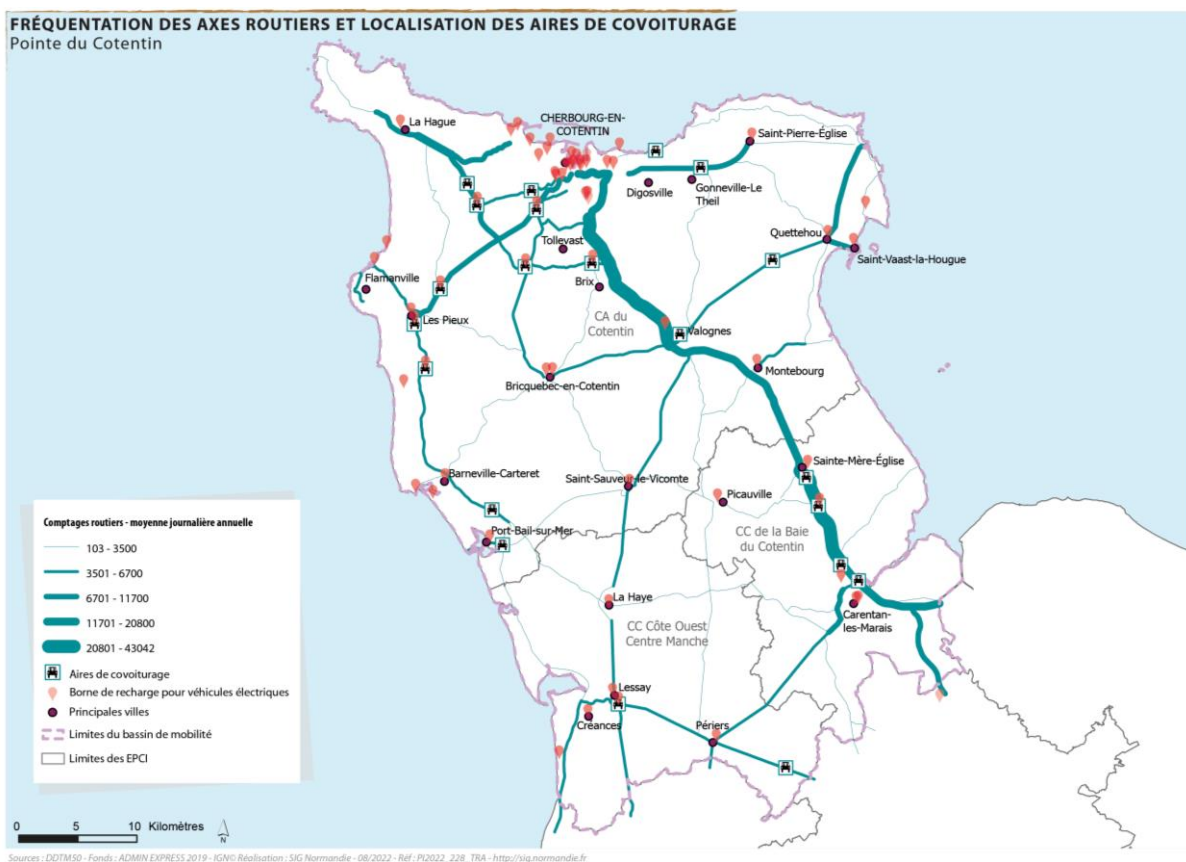


Figure 11 : Fréquentation des axes routiers et localisation des aires de covoiturage (DDTM50 Région Normandie)

Concernant les offres de transport, l'offre NOMAD ne couvre qu'une partie du bassin. Cette offre de services réunit également le transport scolaire et lorsqu'ils existent, le transport à la demande et le covoiturage. Le réseau ferroviaire, colonne vertébrale du réseau, s'articule avec les autres offres de transports collectifs déployées à l'échelle des agglomérations dans une logique de report modal vis-à-vis de l'autosolisme. Sur le bassin de la Pointe du Cotentin, le service ferroviaire se compose d'un axe Est – Ouest qui relie Cherbourg à Caen et à Paris. L'offre venant de Caen se répartit vers Cherbourg et Saint-Lô en Gare de Lison. Cette offre est complétée par les trois lignes régulières de NOMAD Car : la L301 (entre Cherbourg et Carentan), la L302 (entre Carentan et Saint-Lô) et la L303 (entre Valognes et Coutances).

Le transport scolaire constitue par ailleurs un élément majeur de l'offre de transport de la Région. Depuis le transfert de cette compétence en 2017, la Région a lancé un important chantier visant à apporter un meilleur service aux familles, à travers un portail d'inscription unifié et modernisé, une harmonisation des tarifs y compris pour les élèves se déplaçant en train, un système d'information des familles en temps réel, une plus grande liberté de choix dans le mode de transport.

	Nombre d'élèves transportés par la Région Normandie (année scolaire 2022-2023)	Nombre de lignes scolaires
CA Cotentin	93	6
CC Baie du Cotentin	980	37
CC Côte Ouest Centre Manche	993	31
TOTAL	2066	74

En complément, Atoumod a mis en place une billettique multimodale comme support des titres de transport régionaux et développe un système d'assistant personnel de mobilité (MaaS) à l'échelle de la Région, déclinable par territoire. Ce système a été déployé dans le département de la Manche en juillet 2021. Elle mène également des projets visant à développer les tarifications multimodales, et multi réseaux, et à faciliter leur distribution via des supports innovants (M ticket, etc.).

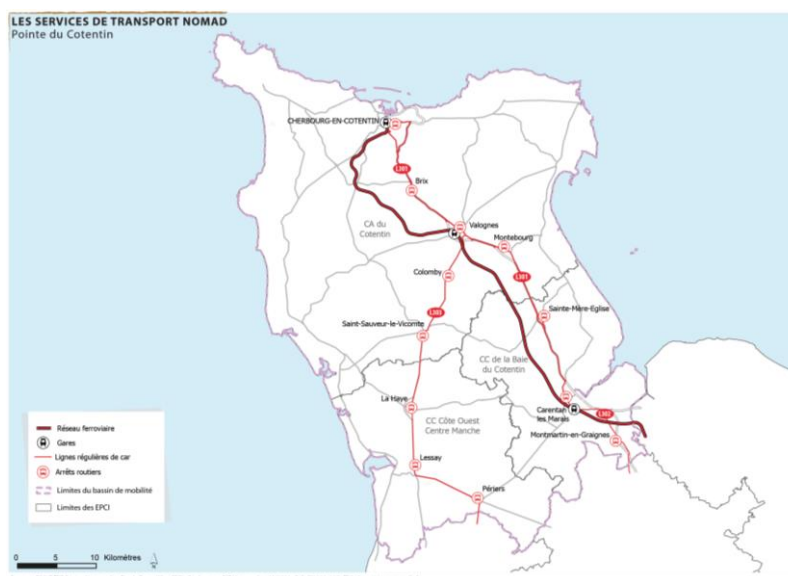


Figure 12 : Services de transport NOMAD routier et ferroviaire (DMI / DTPR Région Normandie 2022)

En matière d'aménagement des infrastructures cyclables, le bassin de la Pointe du Cotentin dispose de 213 kilomètres de pistes cyclables, inégalement réparties entre les trois EPCI du territoire.

Une très faible part des pistes cyclables sont des double-sens (2,7%). En revanche, la part de voies vertes est non-négligeable (18,9% du total), grâce à la présence de la Vélo maritime, qui fait une large boucle dans le bassin et qui représente un atout important du territoire

Les aménagements cyclables (Géovélo 2022)	Pistes cyclables	Voies vertes	Bandes cyclables	Double-sens cyclables	Voies de bus partagées	Total des aménagements cyclables	% des aménagements cyclables du bassin
CA du Cotentin	125	20	16	8	3	172	58,11%
CC Côte Ouest Centre Manche	64	36	0	0	0	100	33,78%
CC de la Baie du Cotentin	24	0	0	0	0	24	8,11%
Total bassin (Km)	213	56	16	8	3	296	100,00%
%	72%	18,9%	5,4%	2,70%	1%	100%	

Figure 13 : Aménagements cyclables

À ce titre, la Région ainsi que les EPCI du bassin mènent une politique en faveur du vélo, dont l'ambition va encore se renforcer. Elle vise en effet à :

- Favoriser le développement d'infrastructures vélo sécurisées et les continuités cyclables ;
- Développer le stationnement vélos pour favoriser l'intermodalité ;
- Développer l'éducation à la pratique et la sensibilisation du public (publications, événements de découverte) ;
- Inciter à la mise en œuvre de plans de déplacement vélo dans les établissements scolaires ;
- Intégrer la problématique de l'accessibilité à vélo pour tout nouveau projet d'aménagement ;
- Communiquer auprès des usagers sur les aménagements cyclables réalisés et en projet.

L'usage des transports

Les déplacements sont réalisés majoritairement en véhicule individuel. En effet, l'utilisation de la voiture dans le bassin de la Pointe du Cotentin est légèrement plus importante qu'au niveau régional, quoiqu'elle soit plus faible qu'au niveau départemental. La dépendance de l'automobile s'avère plus importante dans les EPCI du sud.

Les transports en commun sont moins utilisés au sein de ce bassin de mobilité qu'au niveau régional : 4% des déplacements se font en transports collectifs alors que la moyenne régionale est de 6,6%. Néanmoins, la fréquentation moyenne des transports publics en Pointe du Cotentin, tirée particulièrement vers le haut par la Communauté d'agglomérations du Cotentin, demeure supérieure à celle observée dans la Manche.

Le recours aux modes de déplacements actifs, comme la marche à pied et le vélo, atteint 7,7% des déplacements ce qui représente un taux plus élevé que celui observé globalement à l'échelle départementale (6,9%) et régionale (7,3%).

	Pas de transport	Marche à pied	Vélo (VAE inclus)	Deux-roues motorisé	Voiture, camion, fourgonnette	Transports en commun
Région Normandie	4,6 %	5,8 %	1,5 %	1,3 %	80,2 %	6,6 %
Département de la Manche	5,8 %	5,5 %	1,4 %	1,5 %	83,1 %	2,7 %

Bassin de mobilité	Pas de transport	Marche à pied	Vélo (VAE inclus)	Deux-roues motorisé	Voiture, camion, fourgonnette	Transports en commun
Pointe du Cotentin	5 %	5,6 %	2,1 %	1,8 %	81,5 %	4 %
CC de la Baie du Cotentin	6,5 %	5,3 %	1,2 %	1,8 %	83,1 %	2,1 %
CC Côte Ouest Centre Manche	7,2 %	4,2 %	1 %	1,8 %	84,9 %	0,8 %
CA du Cotentin	4,5 %	5,8 %	2,3 %	1,8 %	81,0 %	4,7 %

Figure 14 : Parts modales

Quant au transport ferroviaire, la gare de Cherbourg-en-Cotentin connaît un nombre d'utilisateurs très important : un total s'élevant à 711 262 (données de 2019) dont 576 122 voyageurs. Les gares de Valognes et de Carentan ont aussi des fréquentations annuelles importantes : respectivement 269 870 et 239 495 usagers (voyageurs + non voyageurs).

De façon plus large, la Région soutient les collectivités pour le développement des pôles d'échanges multimodaux en lien avec le transport régional. Elle mène une politique de modernisation et de mise en accessibilité des gares et haltes ferroviaires et soutient l'aménagement ainsi que l'équipement des points d'arrêts routiers pour la sécurisation des voyageurs, l'amélioration de leurs conditions d'attente ou la mise en accessibilité des points d'arrêt. Elle apporte un soutien aux collectivités volontaires pour procéder à des investissements favorables à la continuité cyclable et à l'accessibilité aux équipements publics en modes actifs, ainsi qu'aux aménagements visant à apaiser la circulation (requalification de voiries, réduction de vitesse des voitures, mise en place de zones locales à faibles émissions, etc.).

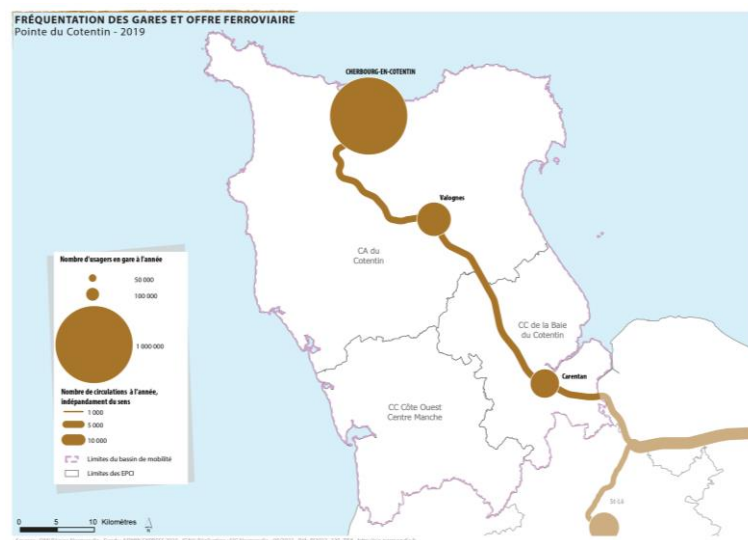


Figure 15 : Fréquentation des gares et offre ferroviaire (DMI Région Normandie, 2019)