



# **CONTRAT OPÉRATIONNEL DE MOBILITÉ**

## **BASSIN DE MOBILITÉ DES COLLINES DE NORMANDIE**

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 06/11/2023 ci-après désignée « Région Normandie »,

**La communauté de communes des Vallées d’Auge et du Merlerault**, dont le siège est situé 15 rue Pernelle – 61120 VIMOUTIERS, représentée par **M. Sébastien GOURDEL**, Président de la Communauté de communes des Vallées d’Auge et Merlerault, dûment habilité à signer le présent contrat par délibération du .....(date), ci-après désignée « CC des Vallées d’Auge et du Merlerault »,

**La communauté de communes des Pays de l’Aigle**, dont le siège est situé 5 place du Parc - 63100 - L’AIGLE, représentée par **M. Jean SELLIER**, Président de la Communauté de communes des Pays de l’Aigle, dûment habilité à signer le présent contrat par délibération du .....(date), ci-après désignée « CC des Pays de l’Aigle »,

**La communauté de communes de la Vallée de la Haute Sarthe**, dont le siège est situé 21 avenue de Falkenstein – 61170 – LE MÊLE-SUR-SARTHE, représentée par **M. Christophe de BALORRE**, Président de la Communauté de communes de la Vallée de la Haute Sarthe, dûment habilité à signer le présent contrat par délibération du .....(date), ci-après désignée « CC de la Vallée de la Haute Sarthe »,

**La communauté de communes des Sources de l’Orne**, dont le siège est situé 2 rue Auguste LOUTREUIL – 61500 SÉES, représentée par **M. Jean-Pierre FONTAINE**, Président de la Communauté de communes des Sources de l’Orne, dûment habilité à signer le présent contrat par délibération du .....(date), ci-après désignée « CC des Sources de l’Orne »,

**La communauté urbaine d’Alençon**, dont le siège est situé Place du Maréchal Foch – 61000 ALENÇON, représentée par **M. Joaquim PUEYO**, Président de la Communauté urbaine d’Alençon, dûment habilité à signer le présent contrat par délibération du .....(date), ci-après désignée « CU d’Alençon »,

**La communauté de communes des Terres d’Argentan Interco**, dont le siège est situé 12 route de Sées, 61200 ARGENTAN, représenté par **M. Guy FRENEHARD**, Vice-Président de la CC des Terres d’Argentan Interco, dûment habilité à signer le présent contrat par délibération du .....(date), ci-après désigné « CC des Terres d’Argentan Interco »,

**Le Département de l’Orne**, dont le siège est situé 27 boulevard de Strasbourg – 61000 ALENÇON, représenté par **M. Christophe de BALORRE**, Président du Conseil Départemental, dûment habilité à signer le présent contrat par délibération du .....(date), ci-après désigné « Département de l’Orne »,

**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 CC des Vallées d’Auge et du Merlerault, la CC des Pays de l’Aigle, la CC de la Vallée de la Haute Sarthe, la CC des Sources de l’Orne, la CU d’Alençon, la CC des Terres d’Argentan

Interco, le Département de l'Orne, Atoumod et SNCF Gares & Connexions sont désignés ensemble les « Signataires » et individuellement par le « Signataire ».

Accusé de réception en préfecture  
061-200035111-20231214-DEL-2023-12-99-DE  
Date de télétransmission : 19/12/2023  
Date de réception préfecture : 19/12/2023

## Visa

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

Considérant la réunion préparatoire du 17 novembre 2022, l'atelier du 31 janvier 2023, le Comité Technique du 13 avril 2023 et le Comité de Pilotage du 20 juin 2023,

Vu l'avis favorable à la majorité simple émis par la Conférence Territoriale de l'Action Publique réunie en séance plénière le 13 octobre 2023 en ce qui concerne la modification du SRADDET sur proposition du Président du Conseil régional,

Vu l'avis favorable à l'unanimité émis par la Conférence Territoriale de l'Action Publique, réunie en séance plénière le 13 octobre en ce qui concerne les Contrats opérationnels de mobilité (COpM) sur les bassins « Pointe du Cotentin » et « Collines de Normandie »,

## Glossaire

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

## Table des matières

PRÉAMBULE.....	8
CHAPITRE 1 - CADRE RÉGLEMENTAIRE.....	9
ARTICLE 1. Loi d’Orientation des Mobilités .....	9
ARTICLE 2. SRADDET de la Région Normandie .....	10
ARTICLE 3. Bassins de mobilité .....	11
ARTICLE 4. Gouvernance des mobilités.....	12
ARTICLE 5. Objectifs de la nouvelle gouvernance .....	14
CHAPITRE 2 - DÉMARCHE D’ÉLABORATION DU CONTRAT OPÉRATIONNEL DE MOBILITÉ .....	16
ARTICLE 6. Objectifs généraux du Contrat Opérationnel de Mobilité .....	16
ARTICLE 7. Principes de travail et feuille de route .....	16
ARTICLE 8. Dispositions générales du COpM.....	17
CHAPITRE 3 - MODALITÉS DE L’ACTION COMMUNE.....	18
ARTICLE 9. Enjeux du territoire .....	18
ARTICLE 10. Principes généraux de l’action commune .....	18
ARTICLE 11. Actions communes et de coordination .....	19
CHAPITRE 4 - MODALITÉS D’ANIMATION ET D’ÉVALUATION DU COPM.....	26
ARTICLE 12. Animation du contrat .....	26
ARTICLE 13. Modalités d’évaluation.....	27
CHAPITRE 5 - DISPOSITIONS DIVERSES .....	28
ARTICLE 14. Modalités de révision .....	28
ARTICLE 15. Reconduction tacite.....	28
CHAPITRE 6 - ENGAGEMENT DES SIGNATAIRES.....	29

ARTICLE 16. Mise en œuvre des actions .....	29
ARTICLE 17. Engagement de confidentialité .....	29
ARTICLE 18. Communication .....	29
ARTICLE 19. Contentieux et litiges .....	30
ANNEXE 1 – DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE .....	31

## 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 des Collines de Normandie 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 4 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 leur 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 concourant 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 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 des Collines de Normandie compte 7 EPCI. Seule la communauté de communes du Pays Fertois et du Bocage Carrougien n'a pas pris la compétence « mobilité » sur ce bassin pour laquelle la Région joue le rôle d'AOM locale. Situé au sud de la Région, le bassin est limitrophe avec 6 bassins ainsi qu'avec la Région Pays de la Loire. Par ailleurs, 1 EPCI du bassin fait également partie du bassin interrégional Normandie – Centre-Val de Loire.

#### ARTICLE 4. Gouvernance des mobilités

La Région est également chargée, par la loi, de mettre en place une nouvelle gouvernance des mobilités introduite 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 sociale 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 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 de l'ensemble des AOM locales du bassin 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 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 pour cette nouvelle gouvernance :

- 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 collectivement 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 tout au long de la chaîne de déplacements afin de faciliter les déplacements, d'en garantir la fiabilité, et de les rendre 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.).

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. Le bassin des Collines de Normandie, qui fait partie de cette démarche pilote, est le premier à établir ses modalités de l'action commune.

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 des Collines de Normandie s'est déroulée comme suit :

- Le 17 novembre 2022 a eu lieu une réunion préparatoire constituée des techniciens des EPCI du bassin de mobilité des Collines de Normandie 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 31 janvier 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 13 avril 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 20 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 des Collines de Normandie, 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 17 novembre 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 31 janvier 2023. Plusieurs enjeux ont été identifiés :

- 1. La structuration d'un réseau d'acteurs et l'amélioration de la communication et de l'accompagnement :** Cet enjeu a été évoqué à de nombreuses reprises durant l'atelier du 31 janvier 2023. Selon les Signataires, les habitants gagneraient à mieux connaître les offres de mobilité d'une part, et les entreprises et citoyens à être accompagnés au changement d'autre part. L'engouement suscité pour cet enjeu durant l'atelier a permis de déboucher sur de nombreuses actions qui seront développées dans le chapitre suivant allant dans le sens d'une structuration d'un réseau d'acteurs accompagnant les citoyens vers une mobilité durable.
- 2. Le développement des modes actifs :** Plusieurs actions en faveur du développement des modes actifs ont déjà été mises en place par les EPCI de l'ensemble du bassin telles que la mise en place de bandes cyclables, l'installation de vélos en libre-service ou encore la création de locaux vélo, toutes liées à la pratique du vélo. Plus largement, une réelle dynamique des modes actifs et notamment du vélo est enclenchée. Les parts modales présentées en amont du contrat montrent une dynamique positive de développement des modes actifs, en faveur de la marche à pied et du vélo où les données du bassin dépassent celles du Département et de la Région.
- 3. Le développement des transports en commun :** À l'échelle locale, plusieurs Signataires ont exprimé la nécessité de développer d'une part l'offre de transports urbains et périurbains et d'autre part le transport à la demande afin de proposer une alternative à la voiture dans les zones dépourvues de services réguliers de transport, notamment mises en évidence dans le diagnostic.
- 4. La diminution de l'autosolisme :** Cet enjeu a suscité des questionnements quant à la façon d'organiser les solutions de covoiturage et d'autopartage au sein du bassin et son articulation avec les choix régionaux. Certains EPCI ont par ailleurs engagé des actions ou réflexions pour la création d'aires de covoiturage et de sites d'autopartage.

### 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.

## 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 dans les écoles et collèges**

*Pilotes : CC des Vallées d'Auge et du Merlerault, CC des Pays de l'Aigle, CC des Sources de l'Orne, CU d'Alençon, CC des Terres d'Argentan Interco*

*Contributeurs : Région Normandie, CD61*

Les EPCI pilotes définissent annuellement un plan de sensibilisation auprès des jeunes à l'usage du vélo, notamment sur la sécurité routière dans des écoles et collèges ciblés par ce plan. 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 (associations, ANBDD, opérateurs, FUB, génération vélo...).

#### **Indicateurs d'avancement :**

10% : Définition des objectifs pédagogiques de sensibilisation 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

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

*Pilotes : CC des Sources de l'Orne, CU d'Alençon, CC des Terres d'Argentan Interco*

*Contributeurs : Région Normandie*

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.

#### **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 : Former des agents d'accueil notamment en mairie et espaces France Services**

*Pilotes : CC des Vallées d'Auge et du Merlerault, CC des Sources de l'Orne*

*Contributeurs : Région Normandie*

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

OU

100% : Offre de formation proposées à l'ensemble des communes de l'EPCI

**A4 : Décliner un réseau d'ambassadeurs de la mobilité***Pilotes : CC des Vallées d'Auge et du Merlerault, CC des Terres d'Argentan Interco**Contributeurs : Région Normandie*

Les EPCI pilotes nomment un ambassadeur de la mobilité en leur sein de leur intercommunalité, dans le cadre du réseau d'ambassadeurs promu par l'ANBDD. Il ne s'agit pas d'un emploi à plein temps supplémentaire, mais un rôle donné à un agent. L'ambassadeur de la mobilité est acculturé aux questions locales de mobilité et joue le rôle de relai / point d'entrée auprès du grand public, de l'EPCI et des entreprises du bassin. Chaque ambassadeur peut également déployer un réseau d'ambassadeurs au sein de son EPCI, sous forme d'un appel à candidatures auprès des agents d'accueil de mairie, des agents des espaces France service, des salariés d'entreprises et des associations du territoire. Le rôle d'ambassadeur de la mobilité est pris pour la durée du contrat opérationnel de mobilité.

**Indicateurs d'avancement :**

50% : Ambassadeur de la mobilité nommé au sein de l'EPCI

75% : Appel à candidatures lancé par les ambassadeurs

100% : Réseau d'ambassadeurs de la mobilité déployé

**A5 : Organiser des événements marquants de promotion de la mobilité durable***Pilotes : CC des Vallées d'Auge et du Merlerault, CC des Pays de l'Aigle, CC des Sources de l'Orne, CU d'Alençon, CC des Terres d'Argentan Interco**Contributeurs : Région Normandie*

Les EPCI pilotes définissent de façon annuelle et coordonnée leur programme d'événements visant à promouvoir la mobilité sur leur territoire. Les événements peuvent prendre la forme de défis, séminaires, campagnes d'information ou de sensibilisation à un sujet spécifique, etc. Les actions promues par d'autres entités, comme la Région, le Ministère chargé des Transports ou les instances européennes (e.g. Semaine européenne de la Mobilité durable, Journée sans voiture), sont identifiées et prises en compte dans la planification de leur programme d'événements. Les EPCI s'appuient sur le réseau d'ambassadeurs de la mobilité pour animer les acteurs locaux et s'appuient sur les structures de leur choix pour leur mise en œuvre.

**Indicateurs d'avancement :**

25% : Programme annuel d'événements défini et validé \*

50% : Structure responsable de la mise en œuvre des événements définie

100% : Mise en œuvre des événements pour l'ensemble des EPCI

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

**A6 : Organiser des ateliers d'accompagnement à la mobilité (apprentissage du vélo, savoir prendre le train...)***Pilotes : CC des Vallées d'Auge et du Merlerault, CC des Pays de l'Aigle, CC des Sources de l'Orne, CU d'Alençon, CC des Terres d'Argentan Interco**Contributeurs : Région Normandie*

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.

**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 des Vallées d'Auge et du Merlerault, CC des Pays de l'Aigle, CC des Sources de l'Orne, CC des Terres d'Argentan Interco*  
*Contributeurs : Région Normandie*

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.

**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. 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 met 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 des Pays de l'Aigle, CC des Sources de l'Orne, CU d'Alençon*  
*Contributeurs : Région Normandie*

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 :**

50% : Objectifs, sujets et canaux en matière de communication définis en concertation entre les AOM  
100% : Charte de communication validée par l'ensemble des AOM

**A10 : Développer les stations de maintenance vélo (gonfleurs, kits de réparation...)**

*Pilotes : CC des Vallées d'Auge et du Merlerault, CC des Pays de l'Aigle, CC des Sources de l'Orne, CC des Terres d'Argentan Interco*

*Contributeurs : Région Normandie*

Les EPCI pilotes se dotent sur leur territoire d'un réseau de stations de maintenance vélo. Ces stations proposent le matériel nécessaire au gonflage, à la réparation et au lavage des vélos. En se coordonnant, les EPCI définissent le cahier des charges (services proposés, modalités d'implantation) des stations de maintenance vélo, en s'appuyant sur une ou plusieurs structures de leur choix (associations, agences d'urbanisme, acteurs du tourisme etc.). Ils se coordonnent pour le choix de la maîtrise d'œuvre.

**Indicateurs d'avancement :**

25% : Cahier des charges relatif à l'établissement des stations de maintenance vélo validé  
50% : Prestataire responsable de la mise en place des stations de maintenance défini  
100% : Ensemble de stations de maintenance vélo définies dans le cahier des charges livré

**A11 : Développer une charte d'amélioration des infrastructures de rabattement et des abords des lieux d'intermodalité**

*Pilotes : CC des Vallées d'Auge et du Merlerault, CC des Pays de l'Aigle, CC des Sources de l'Orne, CU d'Alençon*

*Contributeurs : Région Normandie*

La Région Normandie, en lien avec les EPCI, le département de l'Orne et SNCF Gares & Connexions, développe 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 intercommunal 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'infrastructure cyclable, d'infrastructure piétonne, de signalétique et d'amélioration des abords des lieux d'inter mobilité définis  
100% : Charte rédigée et adoptée

**A12 : 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 Collines de Normandie.



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 Collines de Normandie

**A13 : Optimiser collectivement l'offre de transport en commun**

*Pilotes : CC des Vallées d'Auge et du Merlerault, CC des Sources de l'Orne, CU d'Alençon*

*Contributeurs : Région Normandie*

Les EPCI pilotes s'engagent à identifier collectivement, à l'échelle du bassin, les services de mobilité qui nécessitent une optimisation, afin de favoriser leur usage par rapport à la voiture individuelle et afin de s'adapter aux enjeux de saisonnalité. L'optimisation des offres de transport en commun est mise en œuvre en régie, par voie d'avenant de leur marché ou lors du renouvellement de la délégation de service publique. Cette coordination est prise en compte dans le plan de mobilité simplifié des EPCI ayant la compétence d'autorité organisatrice des mobilités.

**Indicateurs d'avancement :**

25% : Besoins en matière d'adaptation d'offre identifiés

50% : Lignes dont une adaptation d'offre est envisagée identifiées

75% : Nouvelle offre de transport validée par les AOM

100% : Mise en œuvre des offres adaptées sur l'ensemble des lignes identifiées par l'AOM

**A14 : Définir une typologie des pôles d'échange multimodaux**

*Pilotes : Région Normandie*

*Contributeurs : Chaque EPCI, Gares & Connexions*

La Région Normandie met en place une typologie des aires de covoiturage. À ce titre, la Région réalise en amont un état des lieux des aires officielles et informelles, définit une typologie d'aires (inter-régionale / régionale / bassin / inter-EPCI / locale). Ce travail pourra être complété en détaillant les niveaux de service attendus et en identifiant les axes d'optimisation et de développement de l'usage de ces équipements.

**Indicateurs d'avancement :**

50% : Typologie d'aires de covoiturage formalisée

100% : Typologie d'aires de covoiturage appliquée à l'ensemble des aires de covoiturage du bassin

**A15 : Proposer un service de covoiturage dynamique**

*Pilotes : Région Normandie*

*Contributeurs : Chaque EPCI*

La Région Normandie met en place un nouveau dispositif de covoiturage via une convention multi-opérateurs. Les EPCI qui s'engagent proposent un service de covoiturage dynamique sur le bassin développent un service en se coordonnant : ils peuvent choisir un opérateur de covoiturage dynamique avec lequel ils contractualisent. Le service de covoiturage sera en charge du déploiement sur chaque EPCI à l'échelle du bassin, en s'appuyant éventuellement sur le département de l'Orne dans le cadre des aires de covoiturage. Le lien sera également fait avec la Région Normandie pour assurer le relai à plus grande échelle et venir en appui des EPCI pour la mise en œuvre du contrat

**Indicateurs d'avancement :**

25% : Besoins en matière de service de covoiturage définis  
50% : Appel d'offres pour un service de covoiturage dynamique lancé  
75% : Service de covoiturage dynamique contractualisé  
100% : Service de covoiturage dynamique mis en opération

**A16 : Définir un programme d'ouverture de lignes de covoiturage**

*Pilotes : Région Normandie  
Contributeurs : Tous les EPCI*

La Région Normandie définit, en concertation avec le Département de l'Orne et avec les EPCI, un programme d'ouverture de lignes de covoiturage sur les axes très fréquentés. Le programme établit les objectifs en matière de développement du covoiturage à l'échelle du bassin. La Région se coordonne avec le Département de l'Orne pour le positionnement des aires de covoiturage sur les routes départementales.

**Indicateurs d'avancement :**

50% : Objectifs en matière de covoiturage définis en concertation avec les EPCI et le Département.  
75% : Nouvelles lignes de covoiturage définies en concertation avec le Département  
100% : Lignes de covoiturage créées

**A17 : Se regrouper pour passer et exécuter des marchés publics et procédures simples**

*Pilotes : CC des Vallées d'Auge et du Merlerault, CC des Pays de l'Aigle, CC des Sources de l'Orne  
Contributeurs : Région Normandie*

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.

**A18 : Mutualiser les moyens dans le cadre des politiques de mobilité**

*Pilotes : CC des Vallées d'Auge et du Merlerault, CC des Pays de l'Aigle, CC des Sources de l'Orne, CU d'Alençon, CC des Terres d'Argentan Interco  
Contributeurs : Région Normandie*

Les EPCI se coordonnent afin de partager des informations, des solutions et, lorsque la possibilité se présente, étudient au cas par cas une mutualisation des ressources financières ou humaines internes ou externes par le biais d'une convention spécifique.

**Indicateurs d'avancement :**

50% : Coordination annuelle pour l'identification de mutualisation de ressources \*  
100% : Mise en œuvre des mutualisations identifiées



\* 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 : Créer un espace numérique de partage de documents au sein du bassin**

*Pilotes : Région Normandie*

*Contributeurs : Chaque EPCI*

La Région Normandie s'engage à mettre en place et à administrer un espace numérique de type "Cloud" au sein du bassin de mobilité, afin de permettre le partage et la gestion sécurisée de documents entre les signataires du contrat. En se coordonnant, les signataires définissent les documents qui doivent être déposés dans l'espace numérique (e.g. offre de transport, plans du réseau, structure tarifaire et synthèses techniques prévues dans le cadre du contrat). La structuration de la plateforme et les droits d'accès sont administrés par la Région Normandie.

##### **Indicateurs d'avancement :**

10% : Profils ayant droit d'accès à l'espace numérique de partage identifiés par chaque signataire \*

25% : Espace numérique de partage créé par la Région Normandie

50% : Documents à partager sur l'espace numérique définis par les signataires

100% : Documents déposés par l'ensemble des signataires

\* 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 : 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 réalisée

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.

N° d'action	Rég.	VAM	PA	VHS	SO	Alen.	Arg.	CD61	Atou.	G&C
A1	C									
A2	C									
A3	C									
A4	C									
A5	C									
A6	C									
A7	C									
A8		C	C	C	C	C	C			
A9	C									
A10	C									
A11	C									
A12		C	C	C	C	C	C			
A13	C									
A14		C	C	C	C	C	C			C
A15		C		C	C	C	C	C		
A16		C	C	C	C	C	C	C		
A17	C									
A18	C									
A19		C	C	C	C	C	C			
A20		C	C	C	C	C	C			

**Vert** : Engagement sous réserve d'engagement d'autres signataires

**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 :

- Ordonnancer 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 plusieurs 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.

À 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.

## CHAPITRE 6 - ENGAGEMENT DES SIGNATAIRES

### 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 Signataires 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 Signataires 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,

Pour la Région Normandie  Hervé MORIN	Pour la CC des Vallées d'Auge et du Merlerault  Sébastien GOURDEL	Pour la CC des Pays de l'Aigle  Jean SELLIER
Pour la CC de la Vallée de la Haute Sarthe  Christophe de BALORRE	Pour la CC des Sources de l'Orne  Jean-Pierre FONTAINE	Pour la CU d'Alençon  Joaquim PUEYO
Pour la CC des Terres d'Argentan Interco  Guy FRENEHARD	Pour le Département de l'Orne  Christophe de BALORRE	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 des Collines de Normandie et les enjeux de la mobilité que soulèvent les conclusions.

### Caractéristiques géographiques et socio-économiques

L'évolution de la population (fig. 2) et la pyramide des âges (fig. 3) permettent d'identifier plusieurs tendances démographiques. D'une part, les courbes de la figure 2 mettent en évidence une croissance de moins en moins importante de la population jusqu'au début des années 80 qui se poursuit par une baisse du nombre d'habitants depuis les années 2000.

D'autre part, la population est vieillissante et rejoint la tendance nationale. A contrario, la figure 3 montre que la part des enfants et adolescents (5-19 ans) est légèrement plus importante que la part des jeunes adultes (20 à 34 ans).

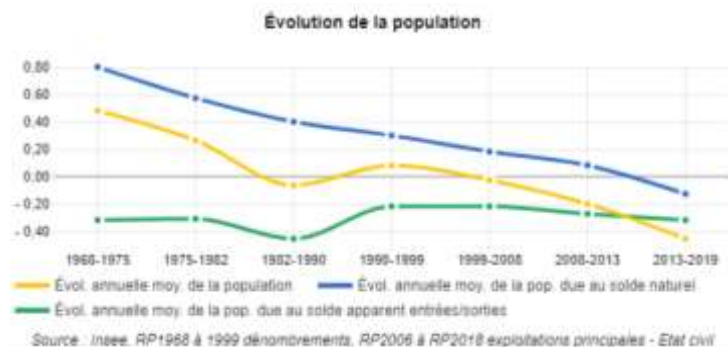


Figure 2 : Évolution de la population du bassin des Collines de Normandie (INSEE, 2019)

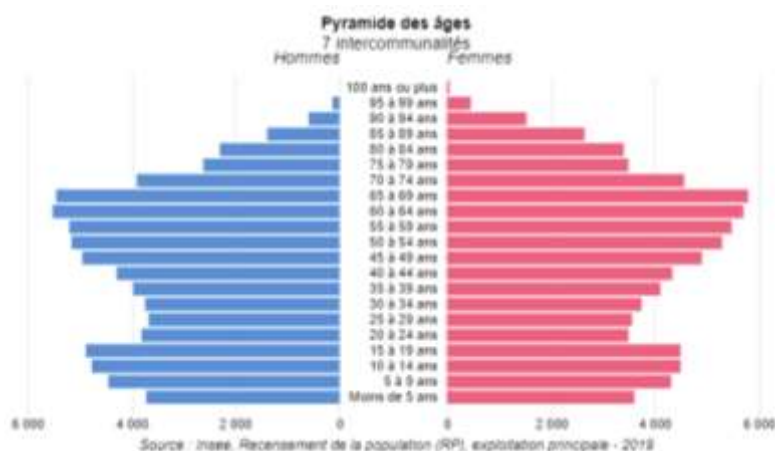


Figure 3 : Distribution de la population par tranche d'âge et par sexe sur le bassin Collines de Normandie (INSEE, 2019)





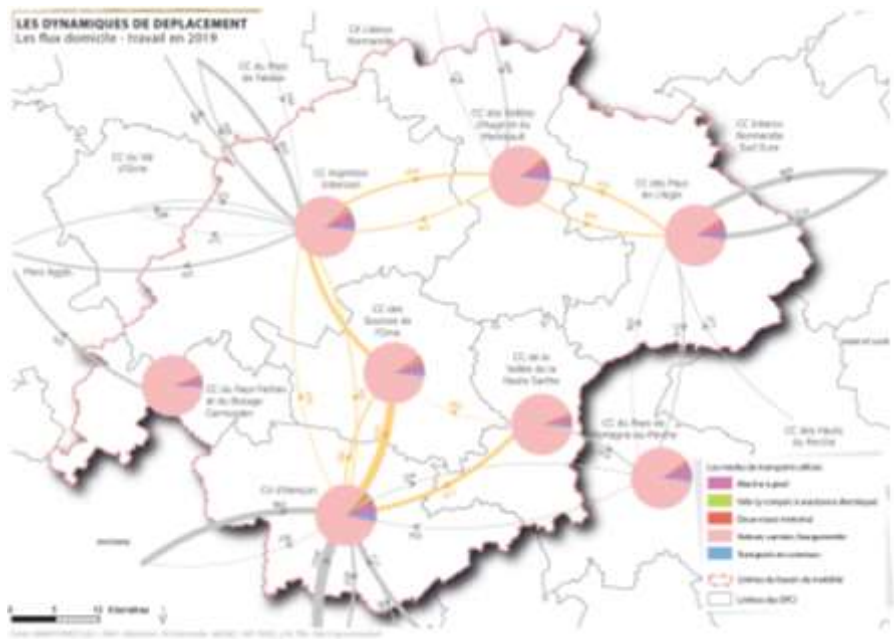


Figure 5 : Flux domicile-travail par mode de transport (INSEE, 2019)

Enfin, l'analyse de la part des flux domicile-travail intra-bassin et inter-bassin montre que le bassin des Collines de Normandie est un territoire cohérent où s'organisent les mobilités. En effet, 6 habitants sur 10 dans le bassin y travaillent également. Néanmoins, le bassin n'est pas isolé de ses voisins puisque 3 personnes sur 10 qui y travaillent n'habitent pas dans le bassin et 1 personne sur 10 habite dans le bassin mais n'y travaille pas.

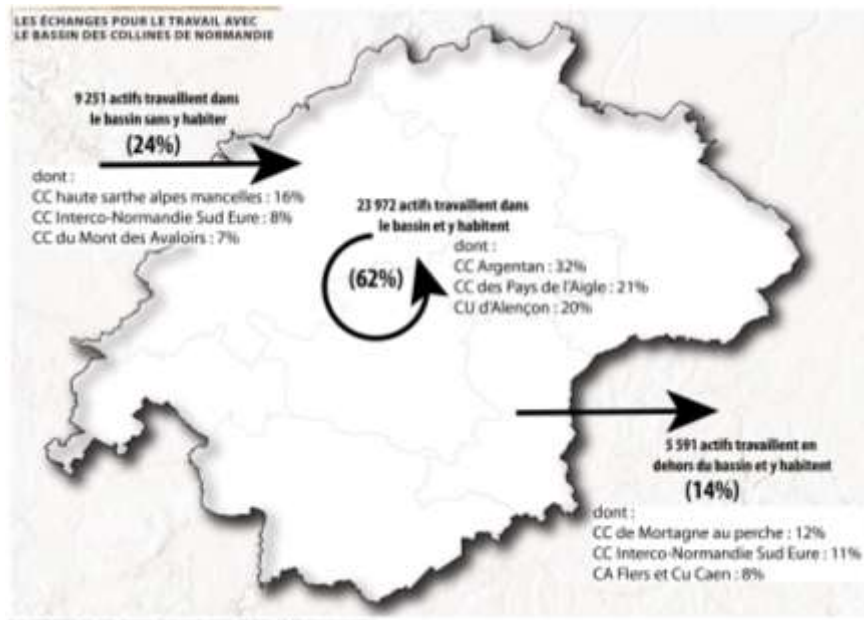


Figure 6 : Parts des flux domicile – travail intra et inter-bassin (INSEE, 2019)

## Infrastructures et offres de transport

Le bassin des Collines de Normandie dispose de réseaux viaires principal et secondaire étendus. Il est quadrillé par tous les types de transport comme le montrent les différents tracés de la carte ci-dessous. Un carrefour ferroviaire et routier est également facilement identifiable au centre du bassin même si l'offre ferroviaire peut sembler limitée à certaines zones uniquement. En revanche, de nombreuses zones d'interstice sont peu couvertes, entre les grands axes structurants du bassin. Enfin, le bassin est équipé d'infrastructures aéroportuaires dans les trois villes moyennes du bassin, à savoir l'Aigle, Argentan et Alençon.



Figure 7 : 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 ». Le temps moyen d'accès en heure creuse aux équipements dans le bassin des Collines de Normandie varie et est naturellement corrélé à la structure du réseau viaire, allant de moins d'une minute dans les zones les mieux couvertes à plus de 15 mn dans les moins couvertes, notamment entre Sées et Carrouges ainsi qu'entre Trun et Gacé.

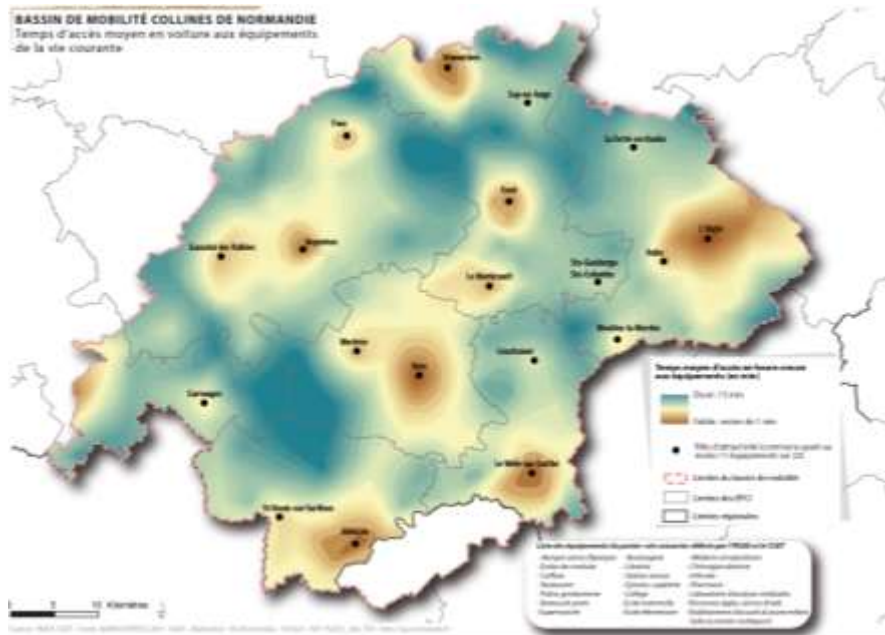


Figure 8 : Temps d'accès moyen en voiture aux équipements de la vie courante (INSEE, 2019)

Un grand axe traverse le bassin d'Alençon au Nord-Est avec une moyenne journalière annuelle de 10 000 comptages routiers, plus élevée que celle du second autre grand axe routier qui traverse le bassin d'Est en Ouest et qui concentre également de nombreux comptages routiers journaliers (5000). La majorité des aires de covoiturage officielles sont davantage localisées au nord du bassin.

En matière de covoiturage, la Région Normandie développe, depuis le printemps 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, dès le printemps 2023, 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

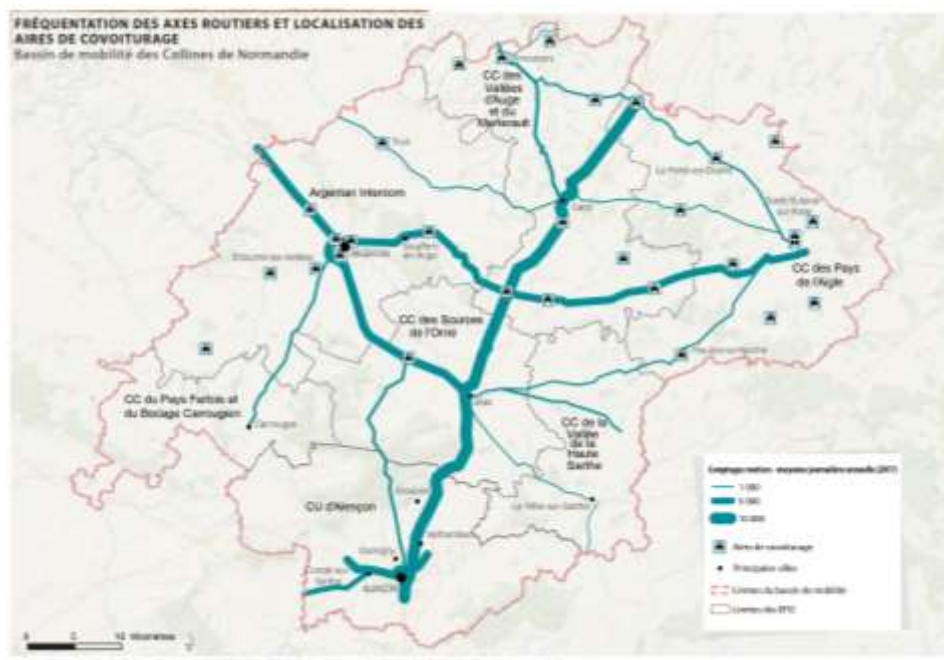


Figure 9 : Fréquentation des axes routiers et les aires de covoiturage

Concernant les offres de transport, l'offre NOMAD couvre une vaste partie du bassin de mobilité. Cette offre de services régional réunit les services ferroviaires, routiers interurbains, scolaires, et lorsqu'ils existent, les services de 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 Collines de Normandie, le service ferroviaire relie les grandes communes du bassin avec un nœud ferroviaire présent à Surdon. En parallèle, des lignes régulières de car viennent compléter cette offre ferroviaire pour desservir les zones les moins bien couvertes par le transport ferroviaire.

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.

EPCI		Nombre de circuits	Effectifs
Cdc des Sources de l'Orne	CC des Terres d'Argentan Interco	4	108
Cdc des Vallées d'Auge et du Merlerault	CDC des Pays de L'Aigle	4	114
Cdc des Vallées d'Auge et du Merlerault	CDC des Sources de l'Orne	1	50
Cdc des Vallées d'Auge et du Merlerault	CC des Terres d'Argentan Interco	1	38
Cdc du Pays Fertois et du Bocage Carrougien	CC des Terres d'Argentan Interco	1	43



CC des Terres d'Argentan Interco		37	1244
Cdc des Vallées d'Auge et du Merlerault		12	345
CDC des Pays de L'Aigle		31	1295
CDC du Pays Fertois et du Bocage Carrougien		9	230
CDC des Sources de l'Orne		16	407
	<b>TOTAL</b>	<b>116</b>	<b>3874</b>

*Nota bene : Les circuits scolaires peuvent circuler sur le territoire de deux communautés de communes.*

En complément, la Région, en tant que membre et principal financeur du syndicat mixte 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. 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.).

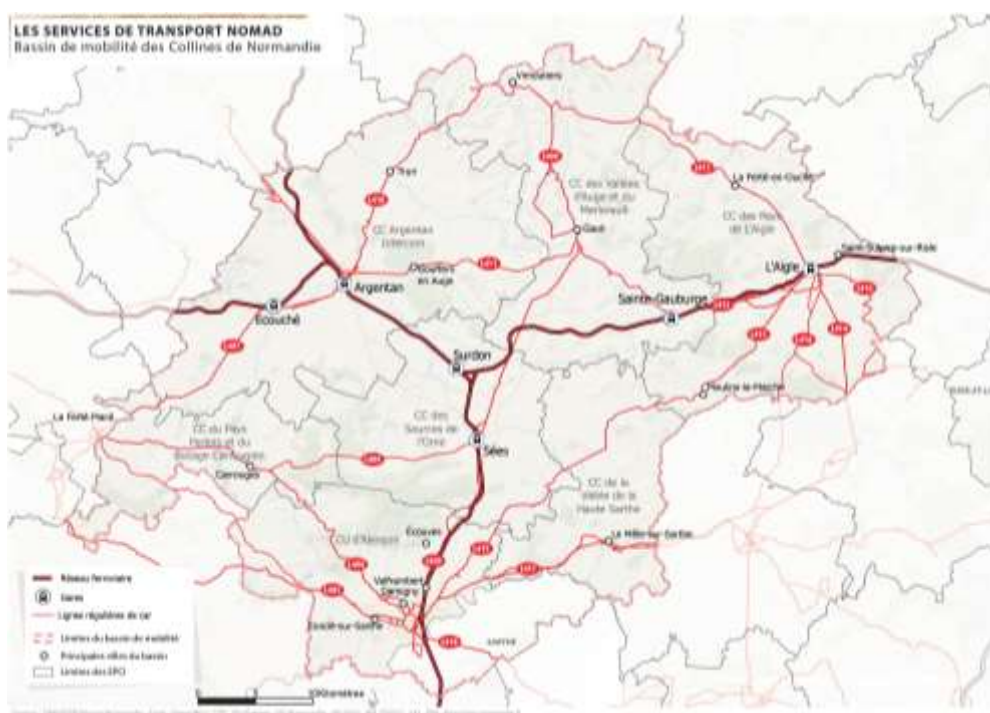


Figure 10 : Services de transport NOMAD routier et ferroviaire (DMI / DTPR Région Normandie 2022)

Enfin, les aménagements cyclables du bassin des Collines de Normandie sont très inégalement répartis. En 2022, 60% de ces aménagements sont présents dans la communauté de communes d'Alençon. La Véloscénie et la Sarthe à vélo, deux voies vertes touristiques, sont les raisons principales pour lesquelles la CU d'Alençon occupe cette part importante. 20% des autres aménagements se trouvent dans la communauté de communes de la Vallée de la Haute Sarthe et les 20 % restants sont partagés entre la CC des Terres d'Argentan Interco et la CC du Pays Fertois et du Bocage Carrougien. Dans la CC des Pays de l'Aigle, une voie verte de 7 km est également en cours de réalisation, reliant Saint-Sulpice-sur-Risle à l'étang La Croix Lamirault avec un premier tronçon réceptionné fin mars 2023. Quant au second tronçon, celui-ci devrait être opérationnel aux alentours de l'été 2024. En distinguant les types d'aménagement cyclable, les voies vertes représentent plus de 60 % des aménagements cyclables, dues aux voies cyclables touristiques mentionnées ci-avant.

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
CC de la Vallée de la Haute Sarthe	0	35	0	0	0	35	17,62%
CC des Sources de l'Orne	1	0	0	0	0	1	0,50%
Argentan Intercom	4	7,6	8	1	0	20,6	10,37%
CC des Pays de l'Aigle	0	3	3	0	0	6	3,02%
CC des Vallées d'Auge et du Merlerault	0	2	0	0	0	2	1,01%
CC du Pays Fertois et du Bocage Carrougien	0	15	0	0	0	15	7,55%
CU d'Alençon	22	62	32	3	0	119	59,92%
Total bassin (Km)	27	125	43	4	0	199	100,00%
%	13,6%	62,8%	21,6%	2%	0%	100%	

Figure 11 : 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, évènements 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.

### Usage des transports

Les parts modales présentées ci-dessous permettent de constater que la voiture reste le moyen le plus utilisé dans le bassin de mobilité des Collines de Normandie, au même niveau que la Région et que le Département de l'Orne. Il est important de souligner que le taux d'utilisation des mobilités actives (marche à pied, vélo) est plus élevé que la Région et le Département ce qui montre une réelle dynamique de ces mobilités. En revanche, les transports en commun ne représentent que 2,3 % des modes de transport alors qu'ils atteignent 6,6 % au niveau régional.

	Pas de transport	Marche à pied	Vélo (VAE inclus)	Deux-roues	Voiture, camion, fourgonnette	Transports en commun
Région Normandie	4,6 %	5,8 %	1,5 %	1,3 %	80,2 %	6,6 %
Département de l'Orne	6,7 %	6,7 %	1,2 %	1,1 %	82,2 %	2,0 %
<b>Bassin de mobilité Collines de Normandie</b>	<b>6,4 %</b>	<b>7,2 %</b>	<b>1,6 %</b>	<b>1,2 %</b>	<b>81,2 %</b>	<b>2,3 %</b>
CC de la Vallée de la Haute Sarthe	9,2 %	3,4 %	0,4 %	1,1 %	84,3 %	1,5 %
CC des Sources de l'Orne	8,4 %	6,2 %	1,4 %	1,0 %	81,3 %	1,7 %
CC Argentan Intercom	6,8 %	8,1 %	1,5 %	0,9 %	81,1 %	1,6 %
CC des Pays de L'Aigle	5,8 %	6,3 %	0,7 %	1,4 %	83,7 %	2,1 %
CC des Vallées d'Auge et du Merlerault	9,7 %	7,4 %	0,8 %	1,2 %	78,8 %	2,1 %
CC du Pays Fertois et du Bocage Carrougien	8,8 %	4,2 %	0,4 %	0,8 %	84,8 %	1,0 %
CU d'Alençon	4,4 %	8,2 %	2,7 %	1,4 %	79,9 %	3,4 %

Figure 12 : Parts modales (DMI / DTPR Région Normandie 2022)

En ce qui concerne le transport ferroviaire, il est constaté une utilisation inégale sur le bassin. Les gares des communes les plus importantes du bassin sont les plus fréquentées avec plus de 200 000 usagers annuellement dans chacune d'entre elles. À titre de comparaison, les gares de Sées, Surdon et Ste-Gauburge ont un nombre d'usagers 3 fois moins important. Il est à noter qu'il y a plus de 2 500 circulations sur les axes Surdon-Alençon et Surdon-L'Aigle et 5 000 circulations sur l'axe Surdon-Argentan qui se répartissent ensuite de manière équitable vers Granville et Caen.

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.).

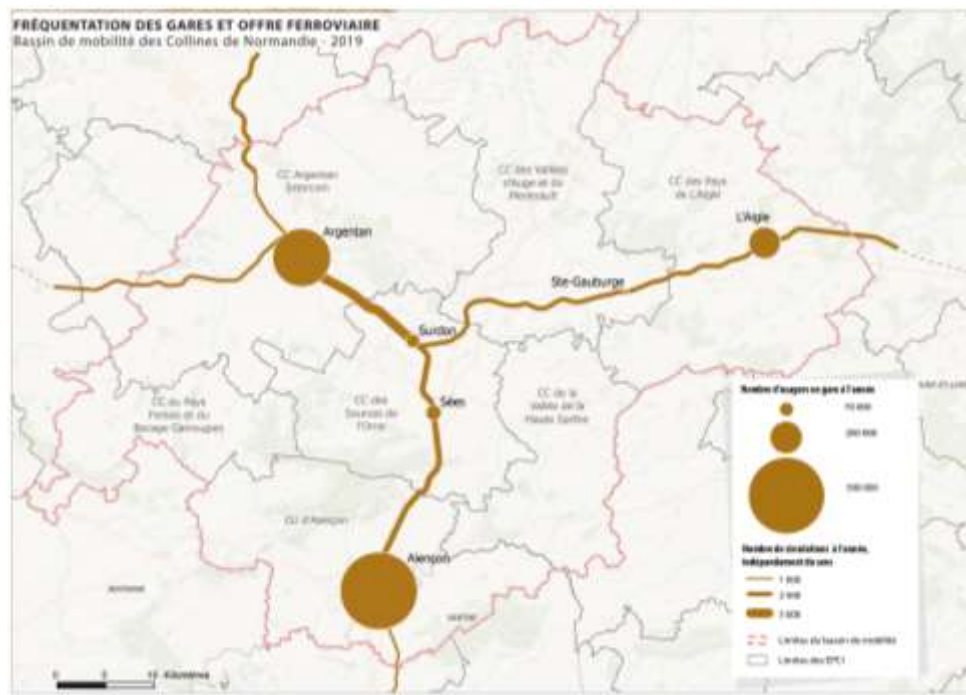


Figure 13 : Fréquentation des gares et l'offre ferroviaire (DMI / DTPR Région Normandie 2019)