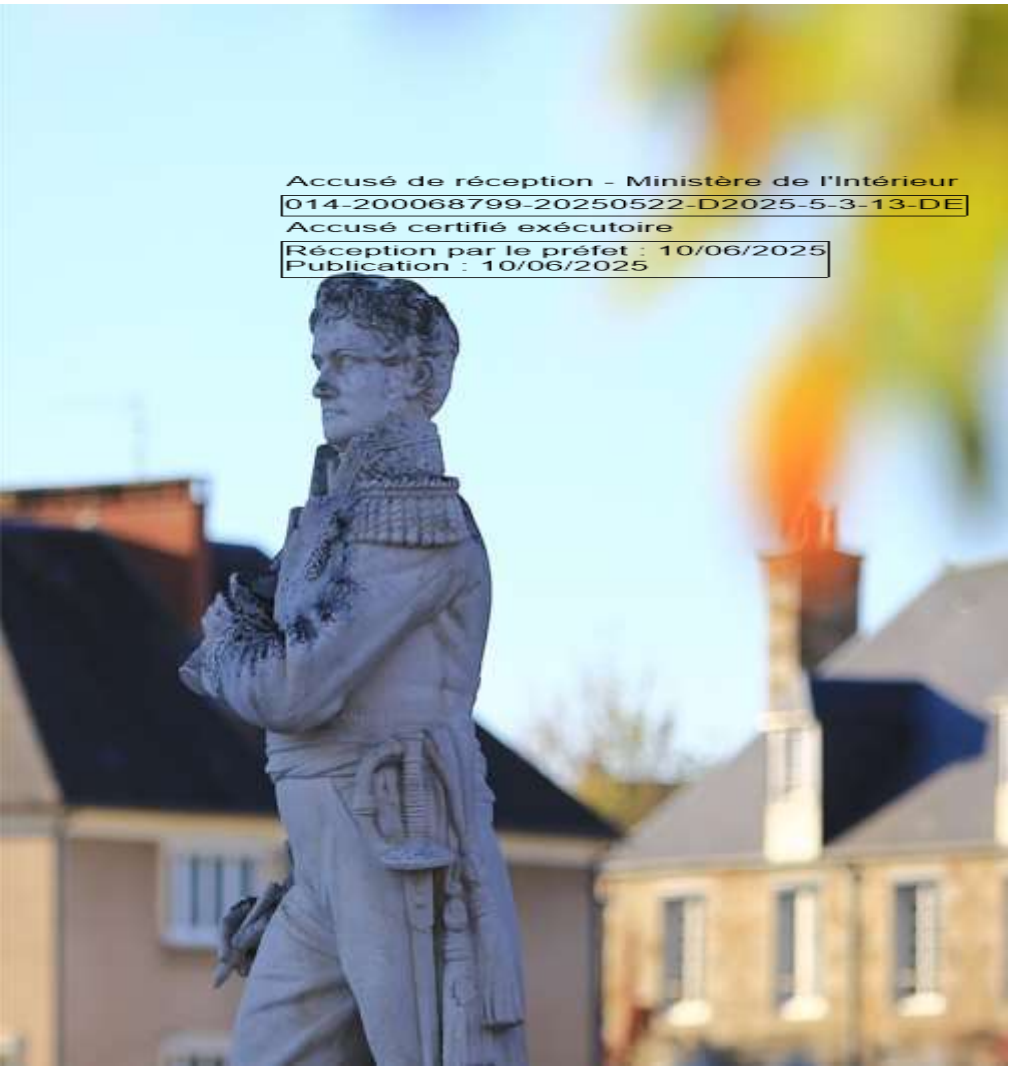
Annexe à la délibération n°D2025-5-3-13
Conseil Communautaire du jeudi 22 mai 2025



Plan de mobilité simplifié

A l'échelle de l'Intercom de la Vire au Noireau

IMMERGIS

SOMMAIRE

01 **Préambule** P. 3

02 **Etats des lieux** P. 6

- Propos introductifs P. 7
- Caractéristiques du territoire P. 8
- Analyse des flux P. 14
- Offre de mobilité P. 22
- Concertation P. 32
- Synthèse des enjeux et objectifs poursuivis P. 42

03 **Actions à déployer** P. 44

04 **Outils de suivi et d'évaluation** P. 64

01

Préambule

Préambule

L'Intercom de la Vire au Noireau (IVN)s'engage sur le développement des mobilités sur son territoire. L'intercommunalité est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité localement et se mobilise pour répondre à la fois aux enjeux de transition écologique et au développement d'une nouvelle approche des déplacements sur son territoire.

Dans la continuité de cette démarche, l'IVN a initié l'élaboration d'un **plan de mobilité simplifié, visant à orienter et encadrer le développement de la politique de mobilité du territoire.** Ce document vise la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports et s'inscrit ainsi plus largement dans les objectifs d'adaptation du territoire au changement climatique et d'amélioration de la qualité de l'air. Le développement des services auprès de sa population constitue aussi un enjeu pour l'intercommunalité.

Ce document est le fruit de nombreux échanges entre l'ensemble des acteurs/partenaires de l'aménagement du territoire et notamment les communes composant l'EPCI.

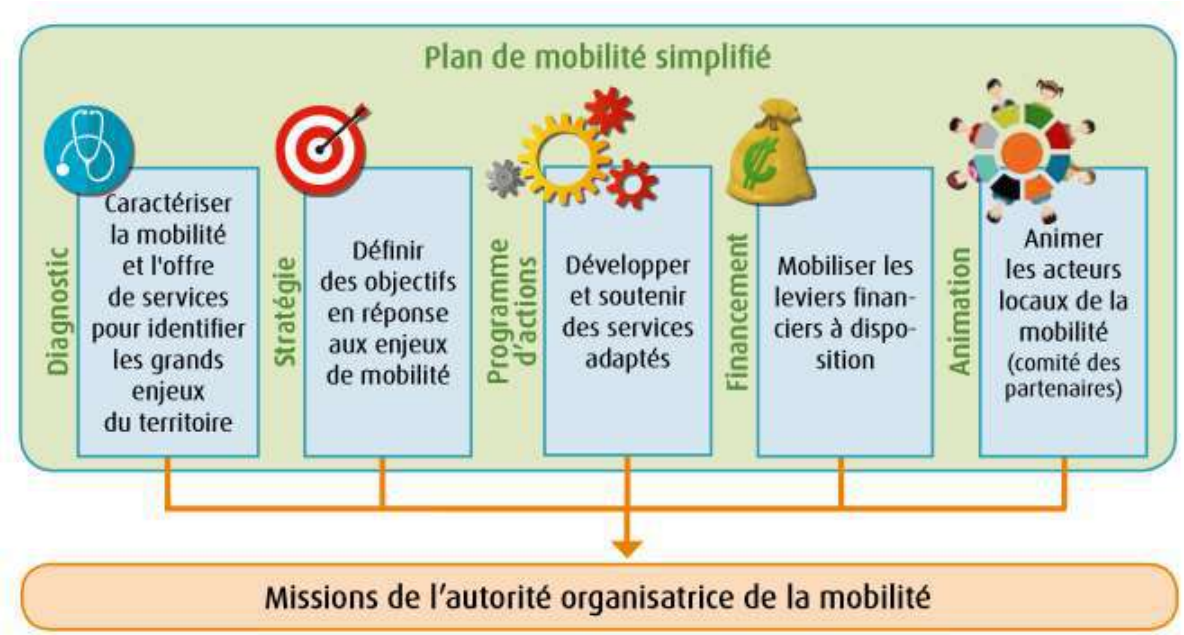
Le plan de mobilité simplifié a pour objectifs **d'analyser l'offre et la demande d'offre de mobilité et d'élaborer un plan d'action pour favoriser l'usage alternatif à l'autosolisme.** Ce plan d'action fixe à court, moyen et long termes de grandes orientations dans le déploiement d'une offre de transport adaptée et proportionnée aux besoins du territoire. Il propose également des actions complémentaires à mettre en place autour de la communication et l'animation pour la transmission des travaux de l'IVN à sa population.

La portée intercommunale du plan de mobilité simplifié vise le développement d'une offre de mobilité et des actions inscrites ayant un intérêt communautaire tel que la desserte d'équipements clés (gares, zones d'activités…) ou encore la possibilité de désenclaver certaines communes. **Le développement de l'offre de mobilité doit se faire en lien avec les différents acteurs de l'aménagement du territoire** (Communautés de communes, Communes, Département, Région, Etat) afin d'apporter de la cohérence dans sa structuration.

A noter : Le plan de mobilité simplifié a été élaboré conjointement avec le Schéma Directeur Cyclable (SDC) de l'IVN, ainsi, concernant les questions propres à la mobilité cyclable, il convient de se référer au document du SDC.

Rappels des enjeux d'un Plan de Mobilité Simplifié (PDMS)

- Document volontaire de **planification des mobilités** définissant la politique de mobilité à l'échelle du ressort territorial de l'AOM locale en lien avec les territoires voisins sur les court, moyen et long termes.
- Document **non opposable** laissant une liberté quant au choix des thématiques de mobilité à traiter.
- Objectif : **rendre le droit à la mobilité effectif pour tous** en se fondant sur une **réflexion centrée sur les besoins des habitants**.
- Le PDMS se structure en plusieurs étapes :
  1) **Un diagnostic** de l'organisation et des pratiques de mobilité
  2) L'élaboration d'**une stratégie** permettant de répondre aux enjeux et besoins identifiés dans la phase précédente.
  3) Le **plan d'actions** comme feuille de route.



- Une fois le PDMS adopté, il doit devenir un véritable **engagement des partenaires.** Pour ce faire, le PDMS prévoit **un suivi et une évaluation au cours de sa traduction opérationnelle** pour :
  - Maintenir la dynamique de travail entre les partenaires
  - Adapter le plan aux réalités et aux évolutions de terrain
  - Nourrir la communication autour du projet

02

Etat des lieux

Propos introductifs

L'état des lieux **a pour objectif d'identifier les forces, faiblesses et opportunités de l'offre de mobilité sur le territoire de l'Intercom de la Vire au Noireau.**

Ce diagnostic est basé sur des entretiens avec l'ensemble des acteurs de la politique des mobilités actives, une enquête auprès de la population, permettant d'assurer un diagnostic technique de l'état de l'offre actuelle.

Ce diagnostic est essentiel afin d'élaborer une stratégie cohérente sur le territoire, exploitant les forces et aménagements existants pour les compléter et les renforcer.

Le diagnostic se décline en cinq parties :

- Caractéristiques du territoire
- Analyse des flux
- Analyse de l'offre de mobilité existante
- Enquête citoyenne en ligne et atelier de concertation
- Synthèse des enjeux et objectifs poursuivis

Caractéristiques du territoire : Synthèse

Structuration géographique

- Un territoire intercommunal à **dominante rurale** organisé autour de **5 pôles de proximité** regroupant 17 communes :
  - Condé-en-Normandie
  - Noues de Sienne
  - Souleuvre-en-Bocage
  - Valdallière
  - Vire Normandie

Population et démographie

- **46 376 habitants répartis sur deux bassins de vie :** 39 358 sur le bassin de Vire Normandie et 14 964 sur celui de Condé-en-Normandie.
- La **commune de Vire Normandie concentre 36,5% de la population totale** avec 16 935 habitants.
- **Baisse annuelle de la population de 0,7 % depuis 2014.**
- Vieillissement **de la population :**
  - **Indice de vieillissement* : 113,3** (contre 93,3 au niveau départemental)
  - **Les 65 ans et plus représentent 25,4% de la population**.

** Indice de vieillissement : Nombre de plus de 65 ans pour 100 jeunes de moins de 20 ans*

*** Indice de concentration de l'emploi : emplois pour 100 actifs occupés*

Structure de l'emploi

- **Deux pôles d'emploi** principaux sur le territoire : **Vire-Normandie** et **Condé-en-Normandie.**

Indice de concentration de l'emploi **	
Vire-Normandie	183,5
Condé-en-Normandie	136,4
Noues de Sienne	69,2
Landelles-et-Coupigny	45,2
Valdallière	40,0
Souleuvre en Bocage	36,5
Campagnolles	18,5
Saint-Denis-de-Méré	15,5

Orientations stratégiques

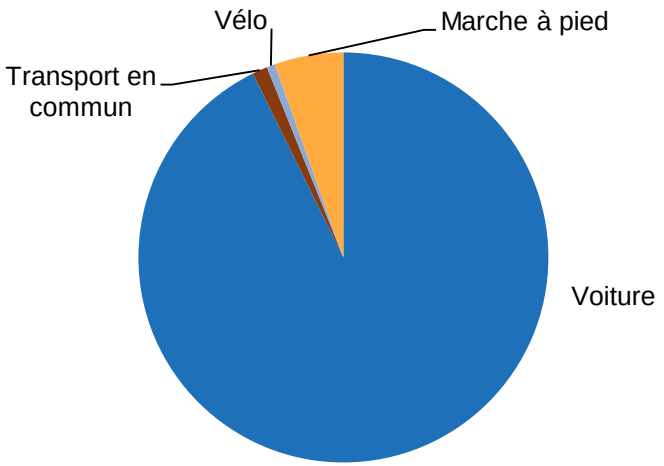
- 2021 : prise de la compétence mobilité par la CCIVN qui devient **Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) locale**.
- Intégration des enjeux de mobilité au sein des documents stratégiques
  - **PCAET** : action « Promouvoir la mobilité durable en interne » (aménagement des centres-bourgs, aires de covoiturage et liaisons cyclables)
  - **SCoT** inscrit dans les axes d'action plusieurs éléments propres à la mobilité :
    - Optimiser l'accessibilité et l'ouverture sur l'extérieur
    - Favoriser la cohésion du territoire par les déplacements
    - Offrir des alternatives au tout automobile

Caractéristiques du territoire : Indicateurs clés de la mobilité

Moyen de déplacement domicile-travail

	Part des déplacements en voiture	Évolution de la part des déplacements en voiture entre 2014 et 2020	Part des ménages disposant d'au moins une voiture	Part des déplacements en TC	Evolution de la part des déplacements en TC entre 2014 et 2020	Part des actifs occupés de plus de 15 ans utilisant le vélo pour aller travailler	Part des actifs occupés de plus de 15 ans se rendant à pied à leur lieu de travail
Intercom de la Vire au Noireau	**85,3 %**	**- 0,5 pt de %**	88,2 %	1,1 %	- 0,5 pt de %	**0,6 %**	**5 %**
Département du Calvados	80,7 %	+ 1 pt de %	85,4 %	5,4 %	- 0,2 pt de %	2,3 %	5,7 %
Région Normandie	80,2 %	+ 1 pt de %	84,7 %	6,6 %	/	1,6 %	5,8 %
France	70,3 %	+ 0,2 pt de %	81,1 %	15,1 %	+ 0,2 pt de %	2,6 %	6,1 %

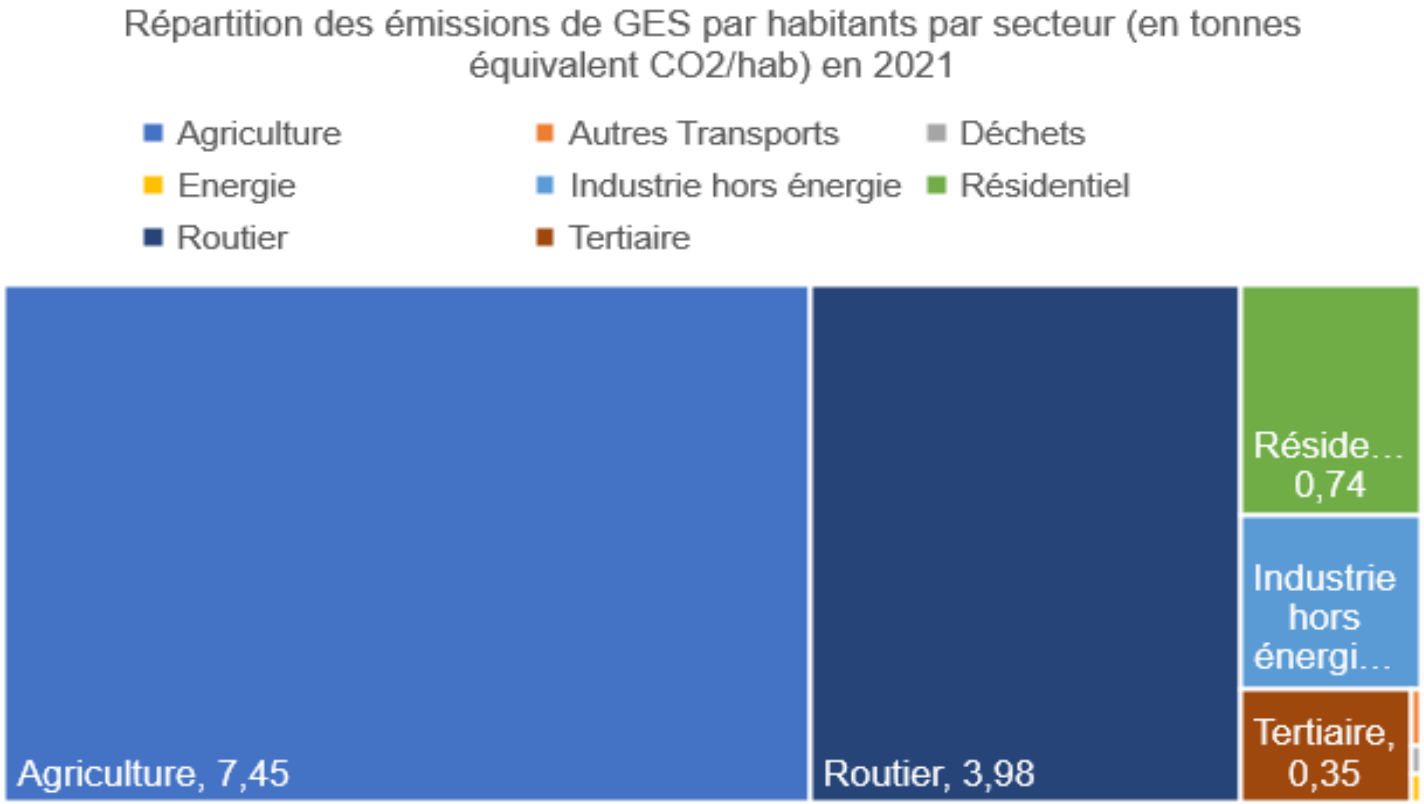
Sources : Données *INSEE, RP 2020*



Caractéristiques du territoire : Enjeux autour du changement climatique

Energie consommée

- Le territoire de l'Intercom de la Vire au Noireau émet 607 kt EqCO2/an soit **13,1 t EqCO2/an/hab**. Le **secteur des transports routiers** est le deuxième poste d'émission de GES et représente **30,4% des émissions**.



Source : Données *Observatoire des territoires*

Caractéristiques du territoire : Pôles générateurs de déplacement

Une **structure des déplacements** dépendante :

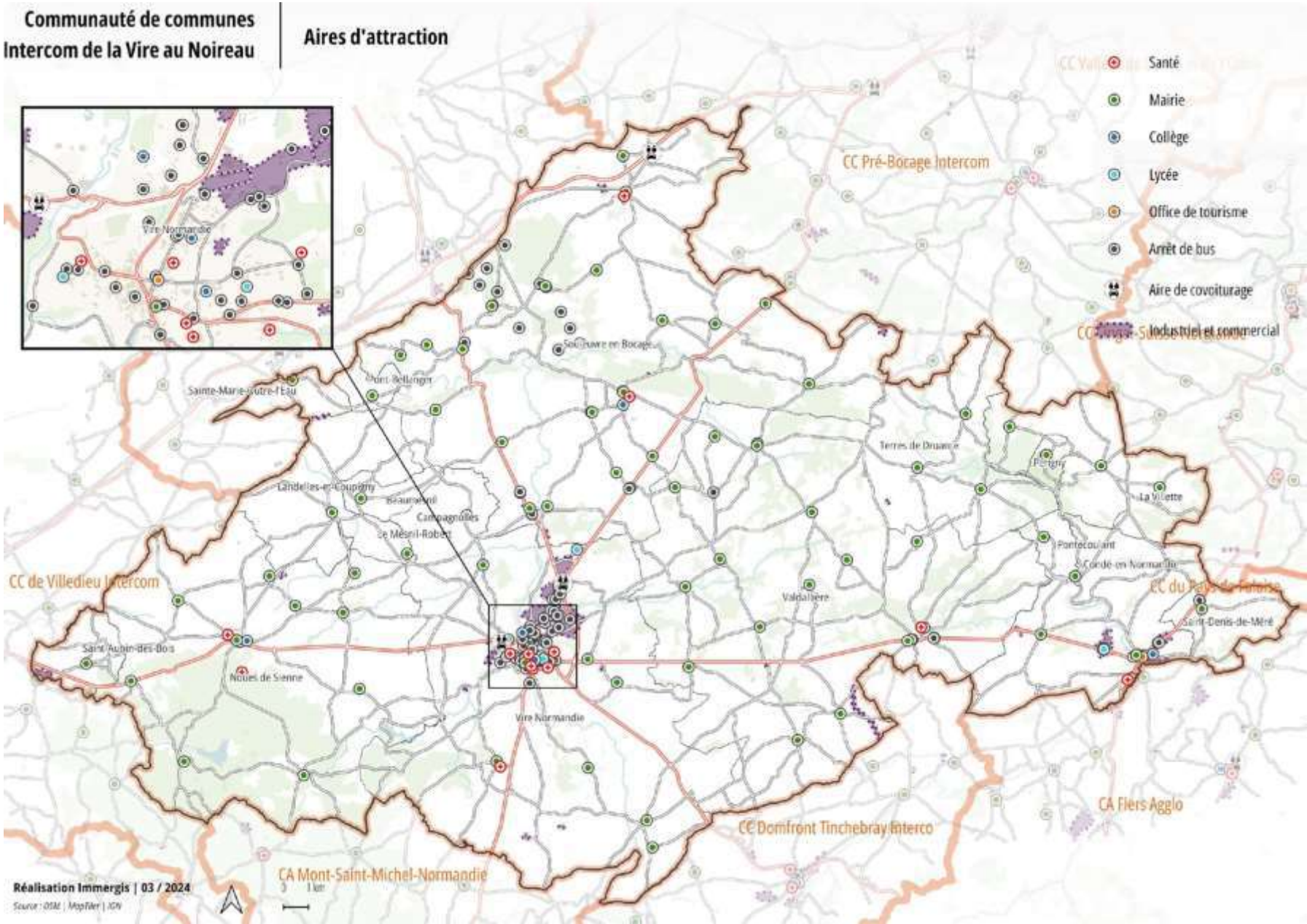
- des différents **pôles générateurs de déplacement,**
- de **l'attractivité des communes entre elles** pour des activités quotidiennes.

Principaux lieux et activités à enjeux :

- Etablissements scolaires ;
- Zones d'activités économiques ;
- Gares, aires de covoiturage et arrêts du réseau de transport régional ;
- Equipements communautaires (piscine, …) ;
- Sites touristiques.

Pour favoriser l'usage des modes alternatifs au quotidien, trois portes d'entrées sont donc à étudier :

- **Mobilités domicile – travail.**
- **Mobilités domicile – études.**
- **Intermodalité.**

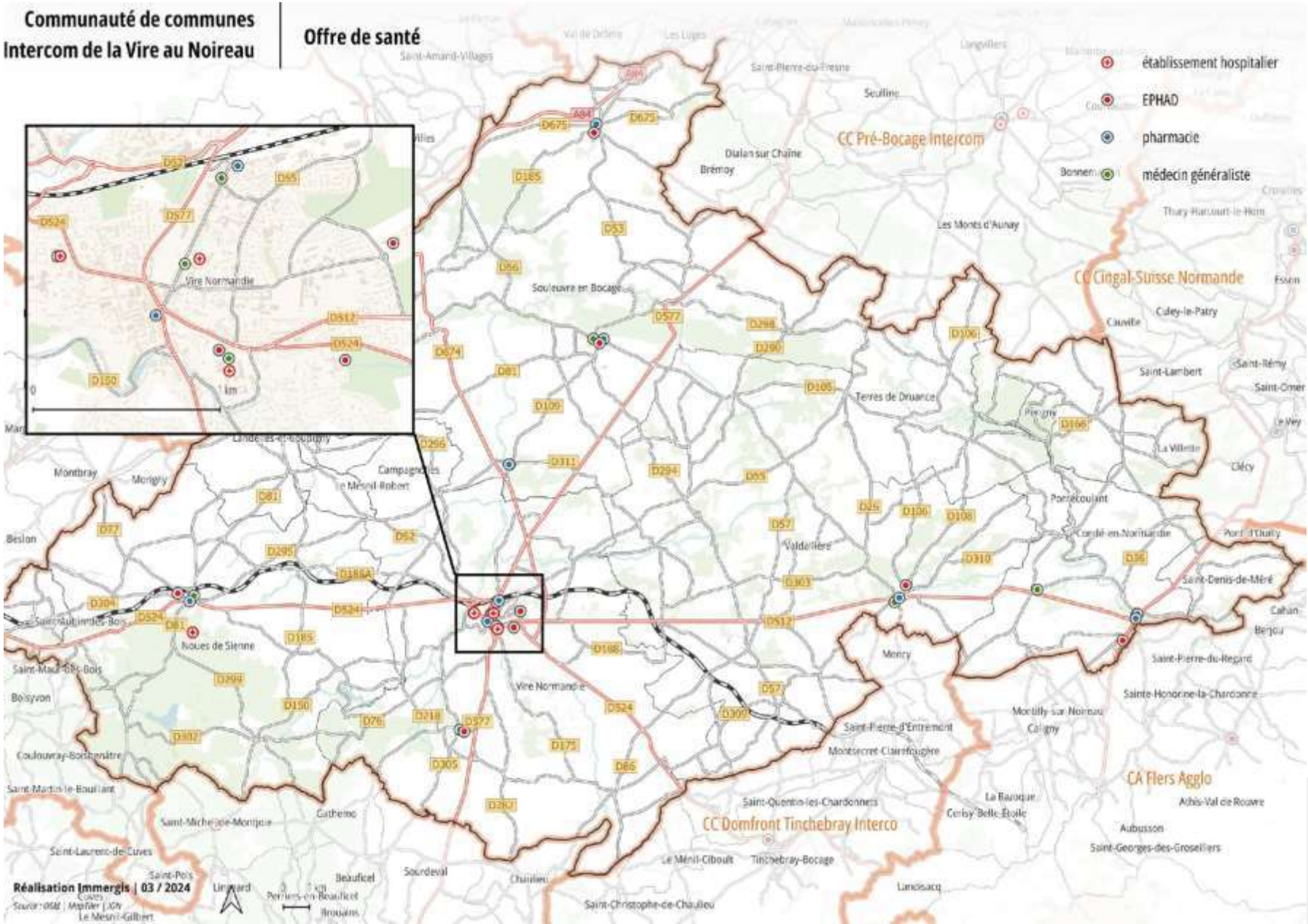


Caractéristiques du territoire : Offre de santé

L'essentiel de l'offre de santé est situé sur la commune de Vire, mais certains pôles secondaires apparaissent à :

- Condé-sur-Noireau
- Le Bény Bocage
- Saint-Sever-Calvados
- Vassy

Et dans une moindre mesure : Saint-Martin-des-Besaces et Saint-Germain-de-Tallevende.



Caractéristiques du territoire : Synthèse

SYNTHESE

- **Territoire RURAL ; 5 pôles de proximité ; 2 bassins de vie**
- **Vieillissement de la population**
- **83,5%** des déplacements **domicile-travail en voiture** (0,6% en vélo et 5% à pied)
- Transports routiers : **30,4% des émissions de GES de l'IVN** (// produits pétroliers)
- **MOTIFS et Aires d'attractions sur le territoire :**

Mobilités domicile – travail.
Mobilités domicile – études.
Intermodalité.

Santé

Etablissements scolaires ;

Zones d'activités économiques ;

Gares, aires de covoiturage et arrêts du réseau de transport régional ;

Equipements communautaires (piscine, …) ;

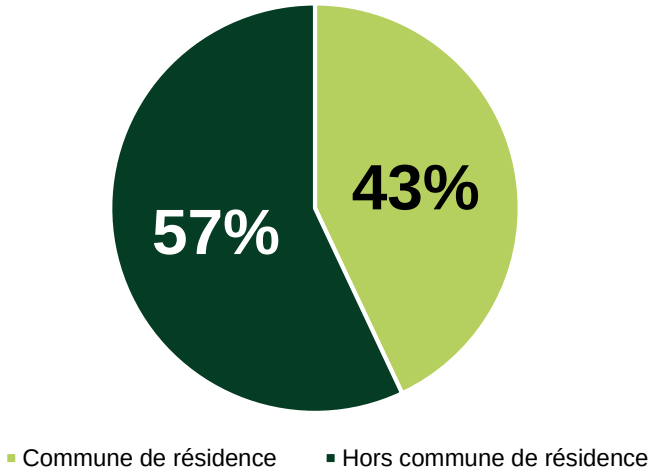
Sites touristiques.

Analyse des flux de mobilité : Les flux domicile-travail intracommunaux

Part des actifs occupés travaillant dans leur commune de résidence	
Beaumesnil	6,9 %
Campagnolles	9,9 %
Condé-en-Normandie	43,4 %
Landelles-et-Coupigny	25,5 %
Le Mesnil-Robert	5,9 %
Noues de Sienne	29,1 %
Périgny	14,3 %
Pont-Bellanger	28 %
Pontécoulant	14,8 %
Saint-Aubin-des-Bois	17 %
Saint-Denis-de-Méré	10,6 %
Sainte-Marie-Outre-l'Eau	26,7 %
Souleuvre en Bocage	22,7 %
Terres de Druance	21,3 %
Valdallière	23,1 %
La Villette	14,6 %
Vire Normandie	74,2 %

Source : Donnée INSEE, RP2020

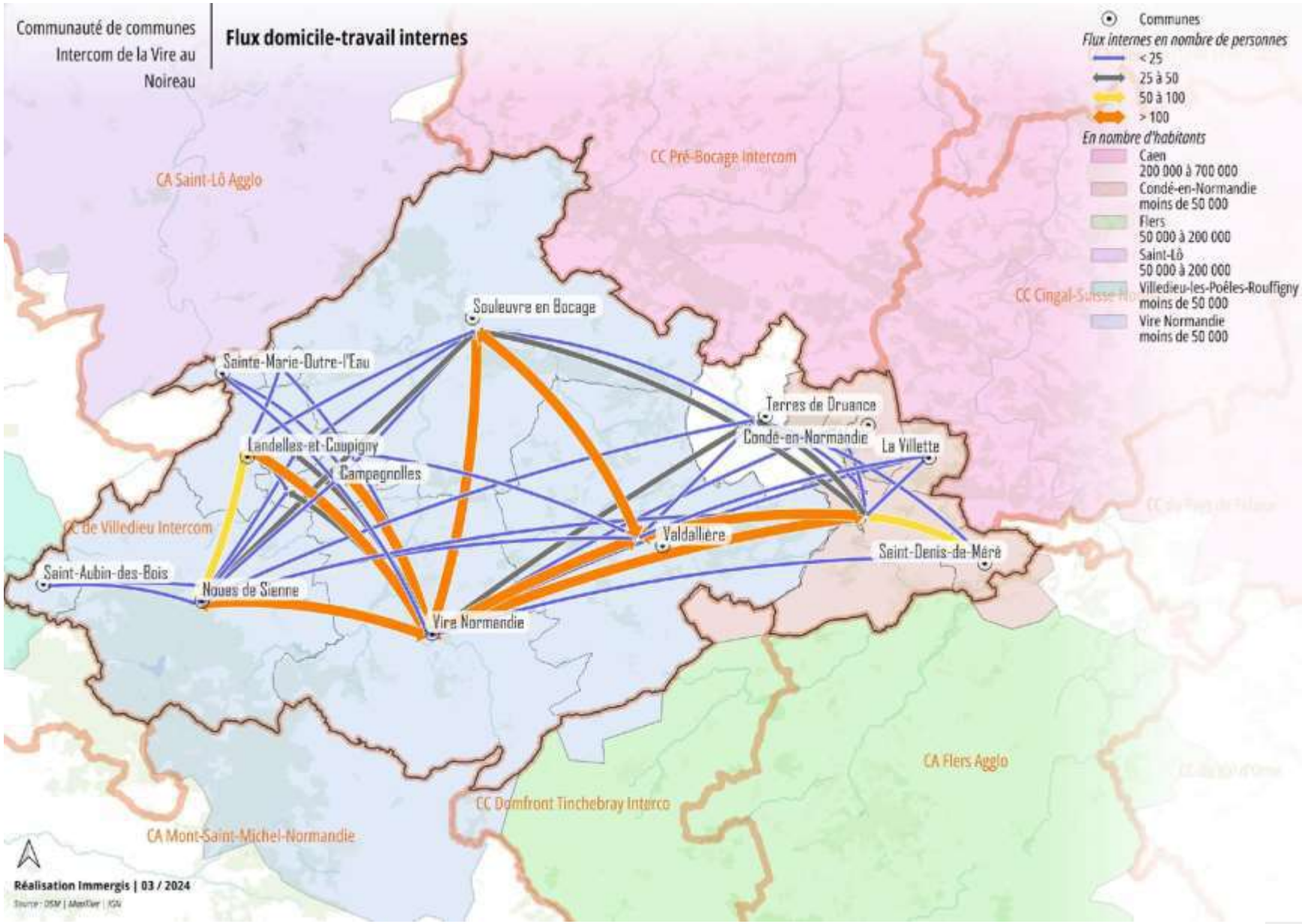
Part des actifs de la CCIVN travaillant au sein de leur commune de résidence ou en-dehors



Analyse des flux de mobilité : Les flux domicile-travail internes

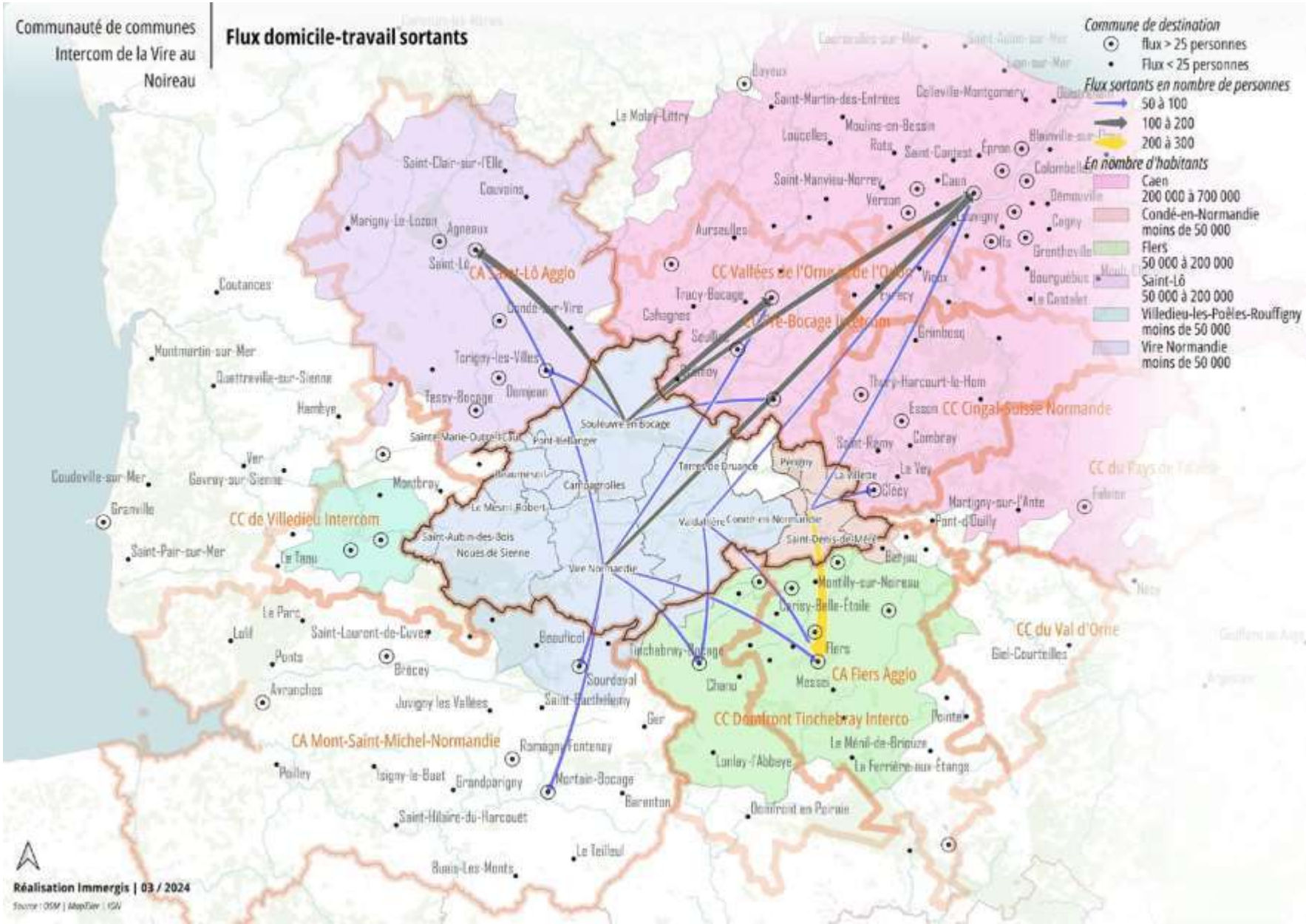
- Flux domicile-travail internes : **flux quotidiens entre deux communes de la CCIVN** (hors personnes travaillant sur leur commune de résidence, les flux intra communaux ne sont représentés).

- Les flux journaliers internes **se concentrent autour des pôles de Vire Normandie et Condé-en-Normandie**, en lien avec les indices de concentration de l'emploi.



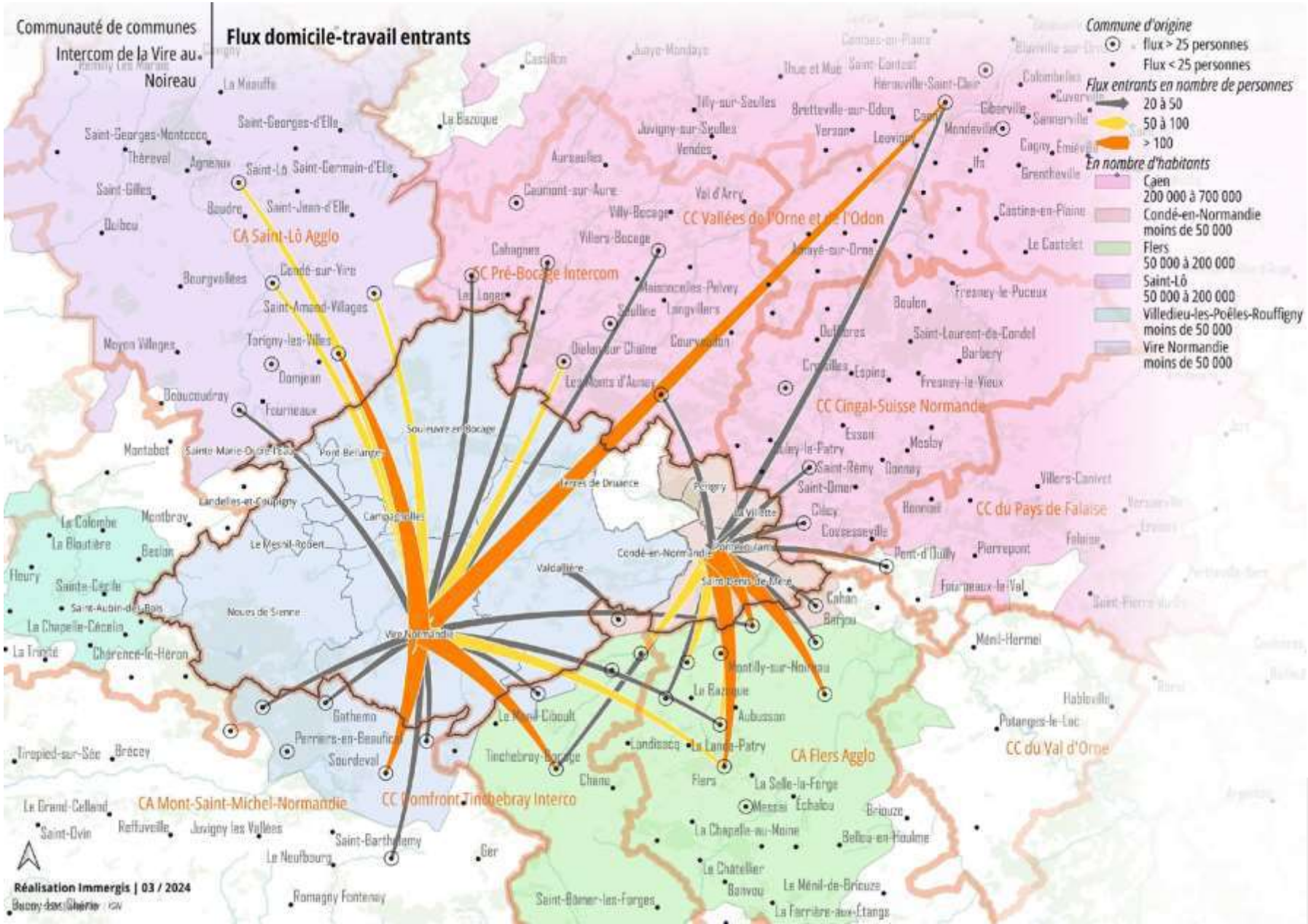
Analyse des flux de mobilité : Les flux domicile-travail externes sortants

- Les flux domicile-travail sortants principalement dirigés vers les communes de **Flers** et **Caen**. .
- La **proximité de Flers avec la commune de Condé en Normandie** et les flux importants depuis cette dernière, conduisent à porter une réflexion sur cet axe pour la future stratégie à adopter.



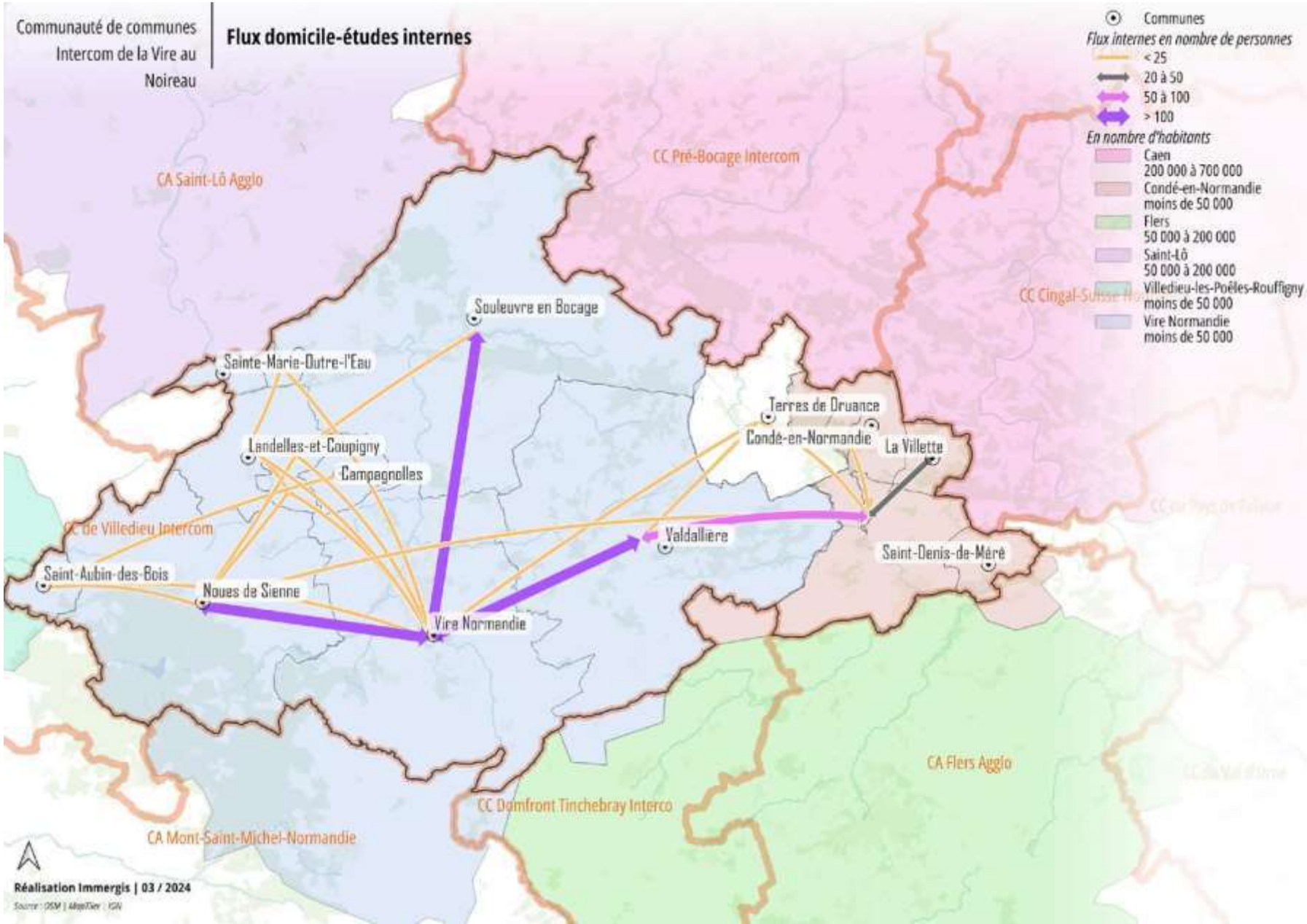
Analyse des flux de mobilité : Les flux domicile-travail externes entrants

- Les principaux flux entrants sont dirigés **vers Vire et Condé-en-Normandie**, qui représentent deux pôles majeurs d'emploi du territoire



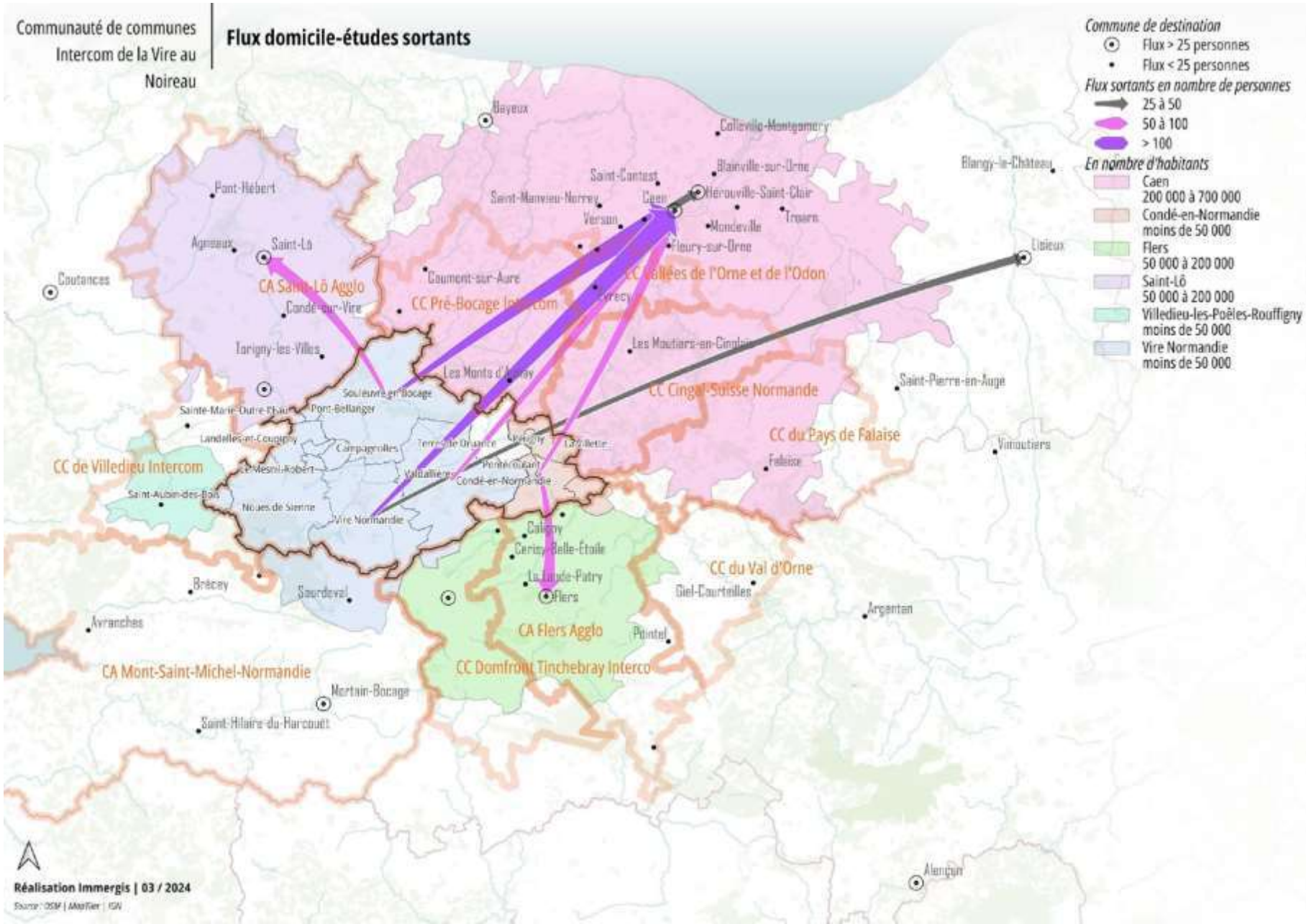
Analyse des flux de mobilité : Les flux domicile-études internes

- Les principaux flux domicile-études se concentrent autour de **Vire Normandie et Condé-en-Normandie.**
- En effet, les deux communes accueillent les **quatre lycées (généraux et professionnels**) du territoire.



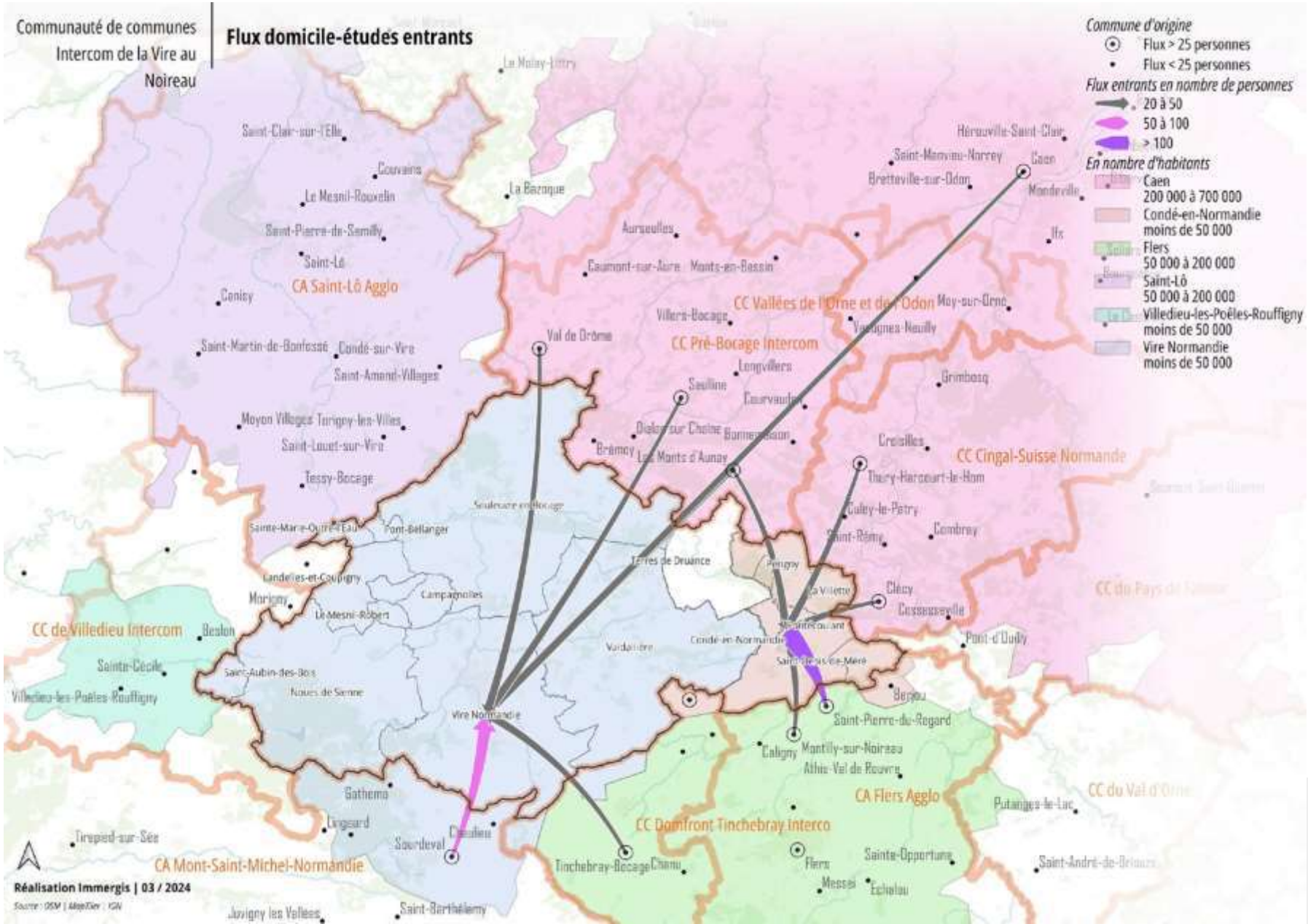
Analyse des flux de mobilité : Les flux domicile-études externes sortants

- Les flux domicile-études sortants les plus significatifs sont en direction de **Caen**, du fait notamment de l'offre d'enseignement supérieur.
- Ces flux coïncident avec les flux domicile-travail sortants.



Analyse des flux de mobilité : Les flux domicile-études externes entrants

- Les flux domicile-études entrants les plus importants sont à destination de Vire Normandie et Condé-en-Normandie .
- Les flux ici sont toutefois moins nombreux que les autres types de flux.



Analyse des flux de mobilité: SYNTHESE

SYNTHESE

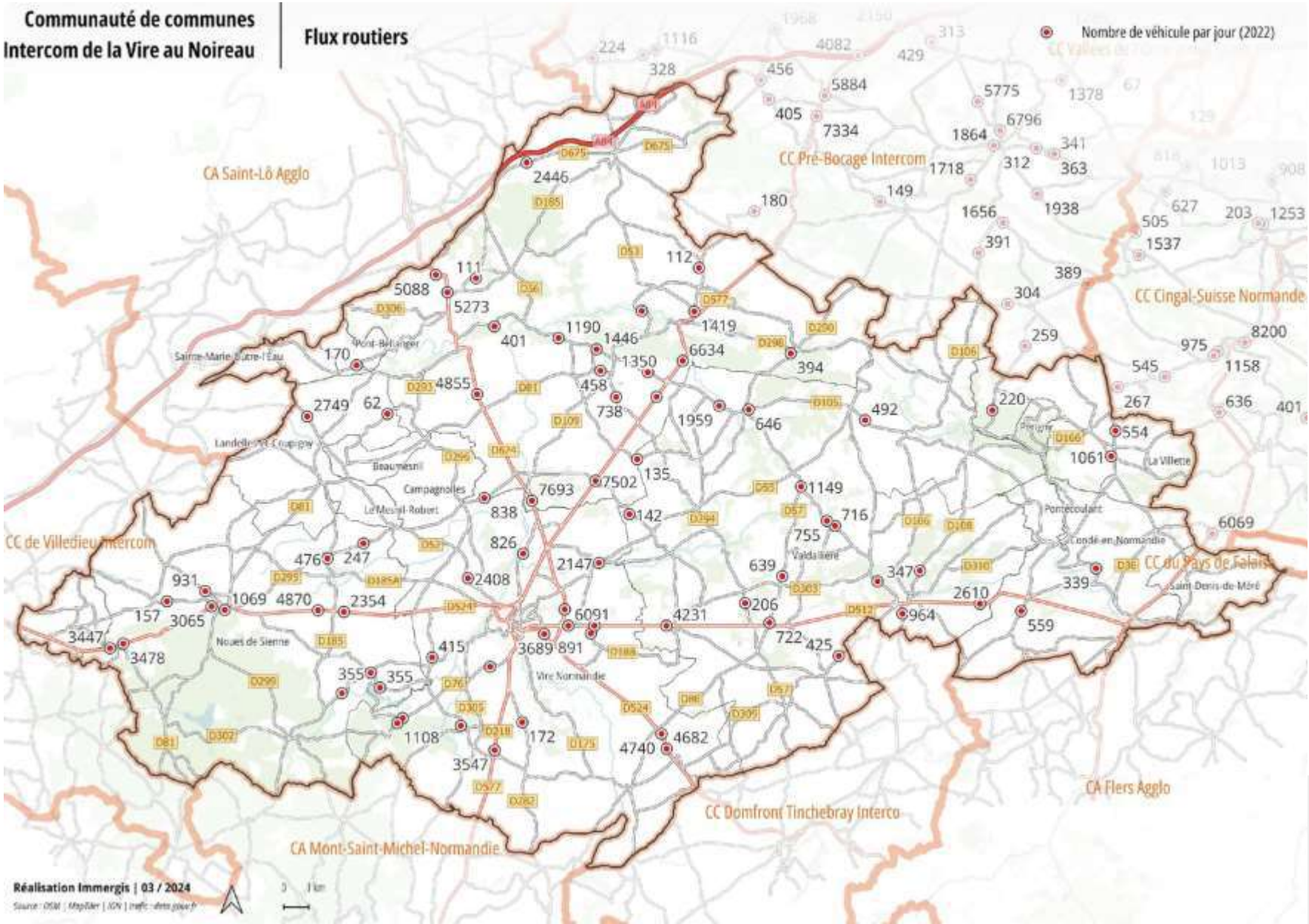
- **43 % des habitants travaillent dans leur commune de résidence.**
- **57% en dehors.**
- **Flux internes domicile-travail :** maillent les 5 pôles de proximité avec Vire Normandie et Condé en Normandie comme deux pôles d'emploi structurants du territoire.
- Flux sortants externes principalement vers Flers (depuis Condé-en-Normandie) , Caen (depuis Vire-Normandie et Souleuvre-en-Bocage) et Saint-Lô (depuis Souleuvre en Bocage).
- **Flux intrants externes en direction des deux pôles d'emploi :** Vire Normandie et Condé-en-Normandie.

Structure routière

- Réseau routier dense
- Axes structurants:
  - **RD577 Nord/Sud ;**
  - **RD 674 Nord ;**
  - **RD 524 Ouest/Sud-Est ;**
  - **RD512 Est**.
- Trafics journaliers les plus importants sur ces axes, ainsi que **les RD 52 et RD 55.**

ENJEUX

- Ces données de comptage sont à prendre en compte notamment lors de la planification des aménagements cyclables.
- Eléments primordiaux pour **appliquer les recommandations du CEREMA.**.



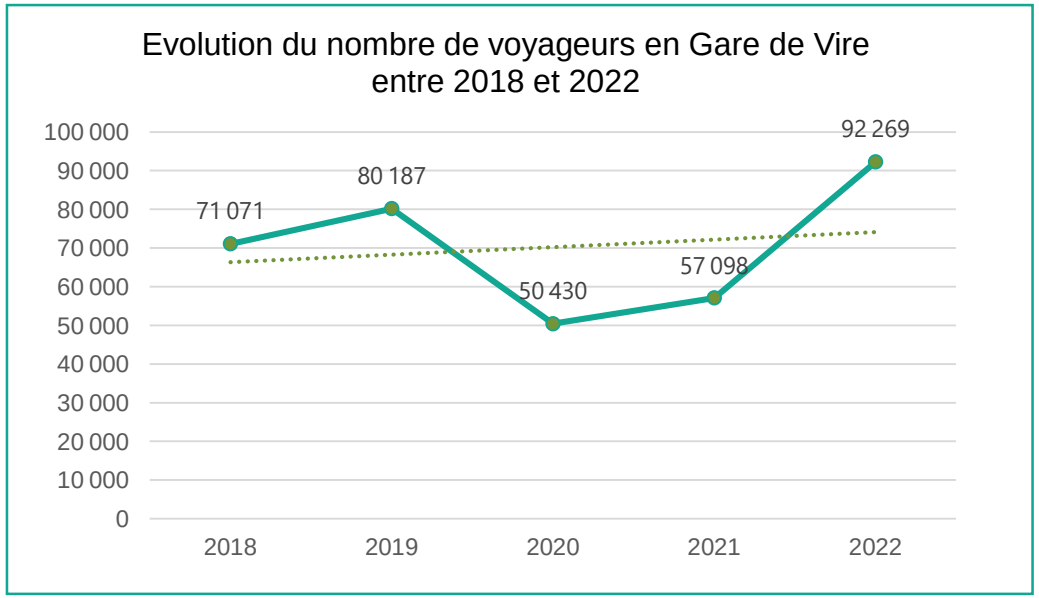
Offre ferroviaire

Infrastructures

- **Une gare SNCF** sur le territoire à Vire Normandie avec un **espace de vente de billets humanisé** ouvert du lundi au samedi de 8h30 à 12h30 et de 14h à 17h30.
- **Deux lignes ferroviaires** :
  - Ligne Krono Paris <> Argentan <> Granville.
  - Ligne saisonnière Paris <> Pontorson-Mont-Saint-Michel de juin à septembre (29 € l'aller) avec un aller-retour par jour.

Fréquentation des voyageurs

- **Augmentation de la fréquentation en gare depuis 2020**
- **92 269 voyageurs en 2022**



Temps de trajet

- Vire <> Paris : entre 2h33 et 2h48 en direct.
- **Vire <> Caen : à partir d'1h32** avec une correspondance à Argentan (temps variable selon la correspondance).
- **Vire <> Flers : 16 minutes.**

Autres éléments

- **Volonté locale d'une réouverture de la halte ferroviaire** dans la commune de Noues de Sienne, au sein de la commune déléguée Saint-Sever-Calvados.
- Poursuite de la **politique de regénération et de développement du réseau ferré** inscrite aux CPER 2015-2020 et 2021-2027, dont le projet de **remplacement de traverses** Argentan-Flers et études Flers-Granville.

ENJEUX

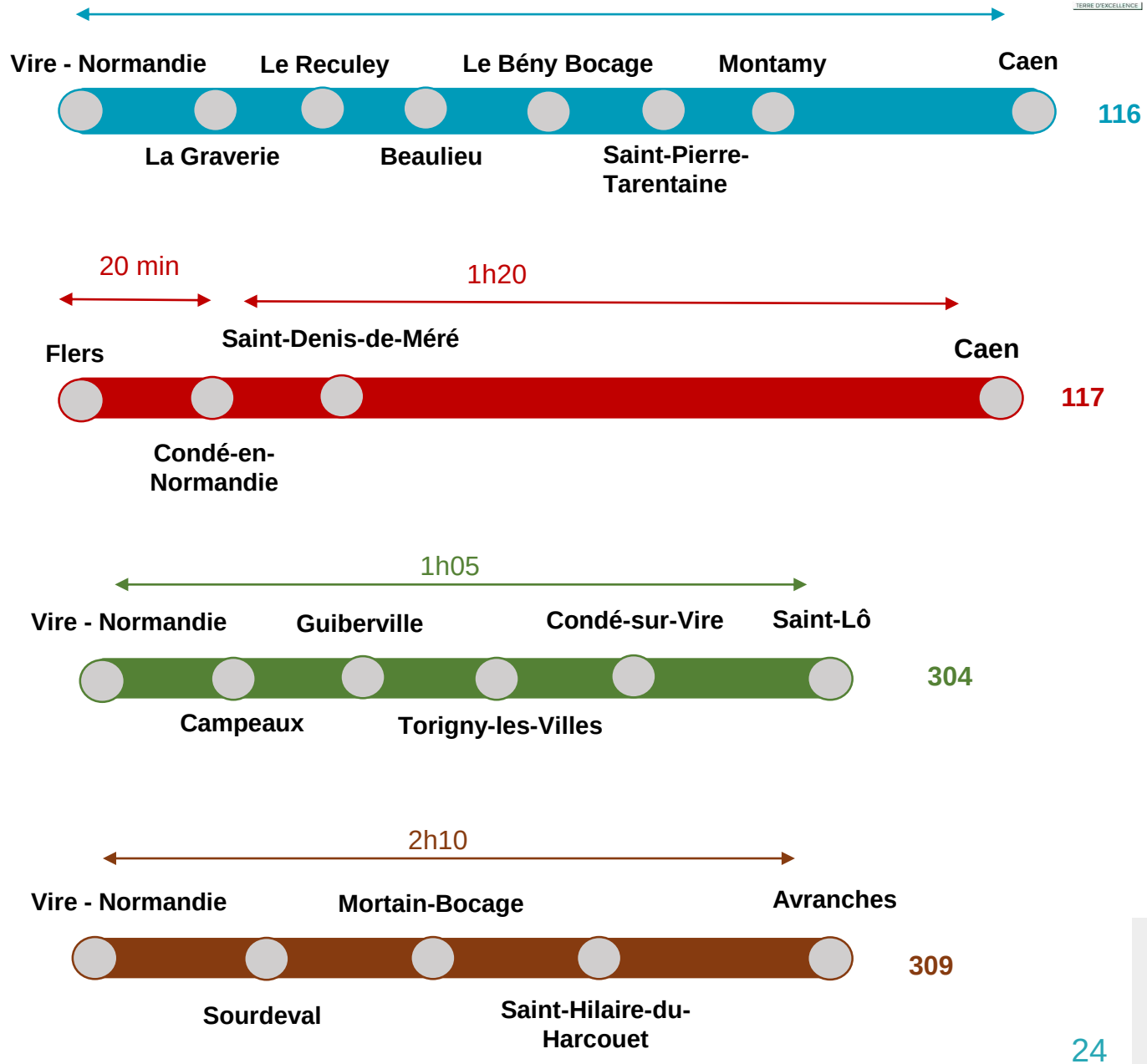
- La présence d'une unique gare sur le territoire restreignant l'usage du train au quotidien, notamment pour les flux domicile-travail.
- Des temps de trajets vers Caen peu compétitifs avec la voiture individuelle, contrairement entre Vire et Flers.

Transport interurbain

- **Quatre lignes de cars régionaux Nomad** sur le territoire :
  - Ligne 116 **Vire <> Caen** : environ 7 A/R par jour en semaine
  - Ligne 117 **Flers <> Caen :** environ 10 A/R par jour en semaine
  - Ligne 304 **Vire <> Saint-Lô** – uniquement les lundis et vendredis à partir de septembre 2024
  - Ligne 309 **Vire <> Avranches :** 6 A/R par jour en semaine

Fréquentation des lignes

- Nombre total de **validations entre le 1er septembre 2022 et le 31 août 2023** aux arrêts situés sur la Vire au Noireau Intercom :
  - **Ligne 116 : 17 274**, soit 12,9% des validations totales de la ligne.
  - **Ligne 117 : 19 001**, soit 12,6% des validations totales de la ligne,



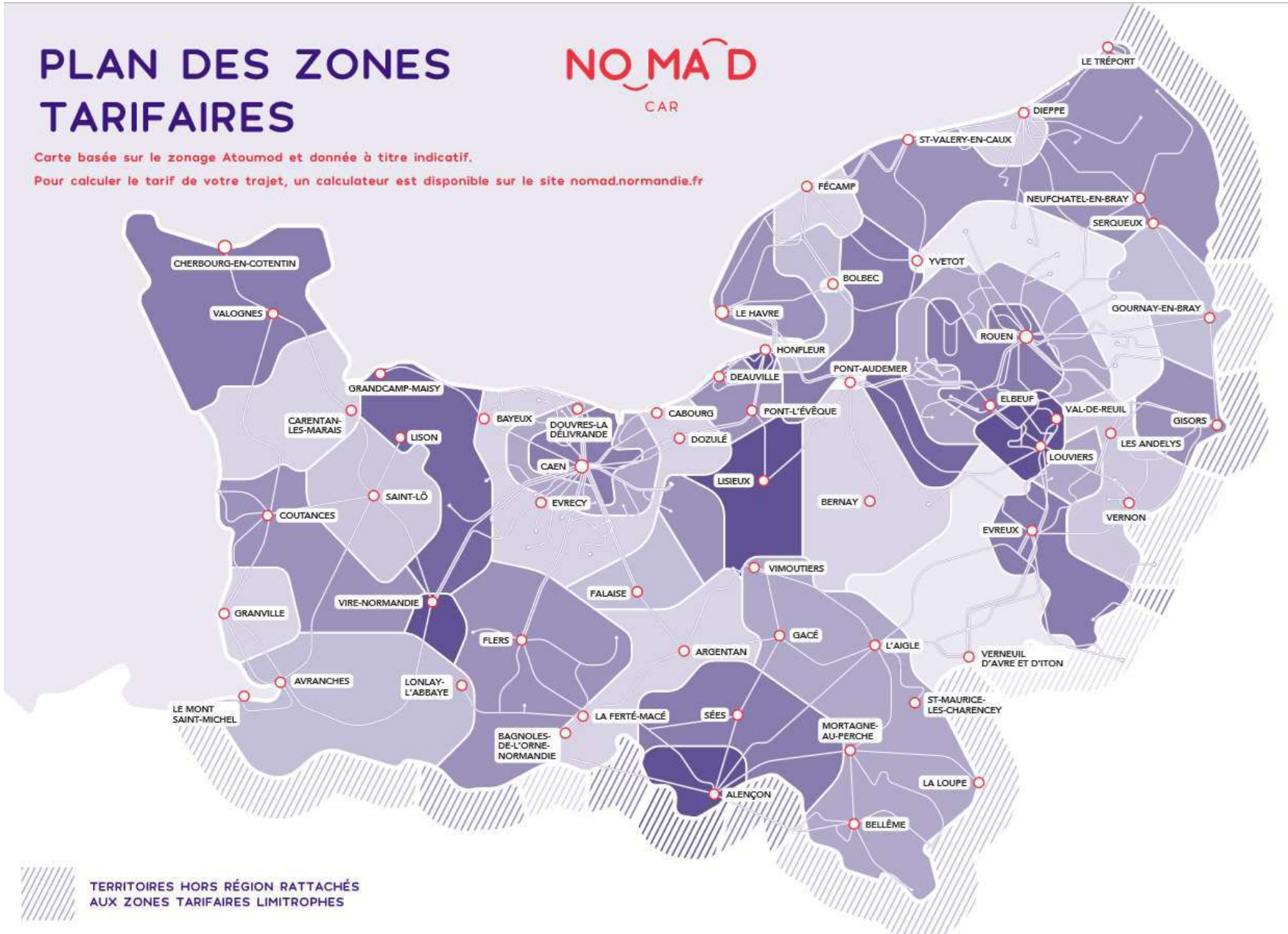
Transport interurbain – Découpage tarifaire

Tarification

- **Tarif en fonction du nombre de zones traversées** selon le découpage Atoumod
- Le découpage tarifaire entraine **des coûts importants** pour les trajets **vers Caen** depuis l'intercommunalité **: 4€90 depuis Vire-Normandie ou Condé-sur-Noireau.**
- A titre d'exemple, un trajet en car entre Vire-Normandie et Caen dure environ 1h30 et coût 4€90. En voiture, il faut compter environ 50 minutes et 6€30.

ENJEUX

➢ Une tarification pas assez compétitive et un temps de trajet beaucoup trop long pour assurer une alternative à la voiture individuelle sur les trajets vers Caen.



© Nomad Région Normandie

Transport urbain AMIBUS

- **Un circuit avec deux terminus sur la commune de Vire-Normandie**

Tarification

- Ticket à l'unité : 1 € (50 centimes en tarif solidaire)
- Carnet de 10 tickets : 7,50 € ; 6,50 € pour les moins de 27 ans et 3,50 € en tarif réduit.
- Abonnement mensuel : 20 €
- Abonnements annuels : 200 € ; 120 € pour les scolaires ; 40 € pour les primaires

Fréquentation

A partir des données de comptage **du 27 mars au 29 avril 2023** :

- **Moyenne journalière du lundi au vendredi : 296 montées**
- **Moyenne le samedi : 199 montées**

ENJEUX

➢ L'enjeu autour de l'offre AMIBUS est d'évoluer afin de permettre **d'offrir un service à l'ensemble des habitants du territoire de la CCIVN**, et que le service ne soit plus uniquement sur la commune de Vire Normandie.

Transport à la demande (TAD)

Offre socle de la Région

- **AccèoCar** : service destiné aux **personnes à mobilité réduite** avec une prise en charge à domicile jusqu'au choix de destination dans la limite des lignes commerciales du réseau Nomad Car.
- **TaxiCar** :
  - Les **mardis et vendredis entre 9h30 et 16h à destination de Vire**
  - Les mardis et jeudis entre 9h30 et 16h à destination de Condé-en-Normandie
  - Tarifs : entre 2,40 € et 4,95 € / trajet
  - 10 communes concernées en-dehors de Vire Normandie.

TADAMI

- Trajets domicile (communes déléguées) <> point d'arrêt (un des 14 au choix)
- Service pensé comme un **complément du réseau urbain AMIBUS**
- Un **service restreint en termes de desserte** du territoire et **de jours de circulation.**
- Tarification : 2€ par trajet et 1,50 € à partir de deux personnes transportées.
- Entre août 2022 et juillet 2023, ce sont **534 passagers transportés** pour 254 courses effectuées soit une **moyenne de 76 passagers par mois** et un nombre moyen de 2,10 passagers par course.

ENJEUX

➢ L'enjeu autour du TAD est d'évoluer afin de permettre d'offrir un service à l'ensemble des habitants du territoire de la CCIVN, et que le service ne soit plus cantonné à l'unique commune de Vire Normandie.

Jours et horaires de fonctionnement

tadami TRANSPORT À LA DEMANDE

Zone	Communes desservies	Jours de circulation	Plages horaires de prise en charge	
			Aller	Retour
1	Coulonces Saint-Martin-de-Tallevende (hors Martilly)	Jeudi matin Samedi matin	8h45 à 9h15	11h45 à 12h
2	Saint-Germain-de Tallevende	Mercredi matin Jeudi après-midi	8h45 à 9h15 13h30 à 14h	11h45 à 12h 16h45 à 17h
3	Vaudry Roullours	Mardi après-midi Jeudi matin	13h30 à 14h 8h45 à 9h15	16h45 à 17h 11h45 à 12h
4	Truttemer-le-Grand Truttemer-le-Petit Maisoncelles-la-Jourdan	Mardi matin Vendredi après-midi	8h45 à 9h15 13h30 à 14h	11h45 à 12h 16h45 à 17h
5	Quartiers Redettière, Delotière, Haut du Pavé et Martilly, Lauvière Papillonnière Les Fauvettes (en remplacement d'AMIBUS)	Du mardi au samedi	8h45 à 9h15 13h30 à 14h	11h45 à 12h 16h45 à 17h
Toutes les communes		Vendredi matin, Mercredi après-midi Samedi après-midi	8h45 à 9h15 13h30 à 14h 13h30 à 14h	11h45 à 12h 16h45 à 17h 16h45 à 17h

14 uniques points de dépose sur Vire

- Arrêt AMIBUS « Gare SNCF »
- Arrêt AMIBUS « Champ de Foire »
- Arrêt AMIBUS « Hôpital »
- Arrêt AMIBUS « Clinique »
- Arrêt AMIBUS « Parc Commercial »
- Arrêt AMIBUS « Atlacomulco »
- Arrêt AMIBUS « Aquavire »
- Arrêt AMIBUS « Place de Martilly »
- Arrêt AMIBUS « Sainte Anne »
- Arrêt AMIBUS « Le Maupas »
- Arrêt AMIBUS « Porte de Condé »
- Arrêt AMIBUS « Bischwiller »
- Arrêt bus La Lauvière (nouveau)
- Arrêt bus La Papillonnière (nouveau)

© Vire Normandie

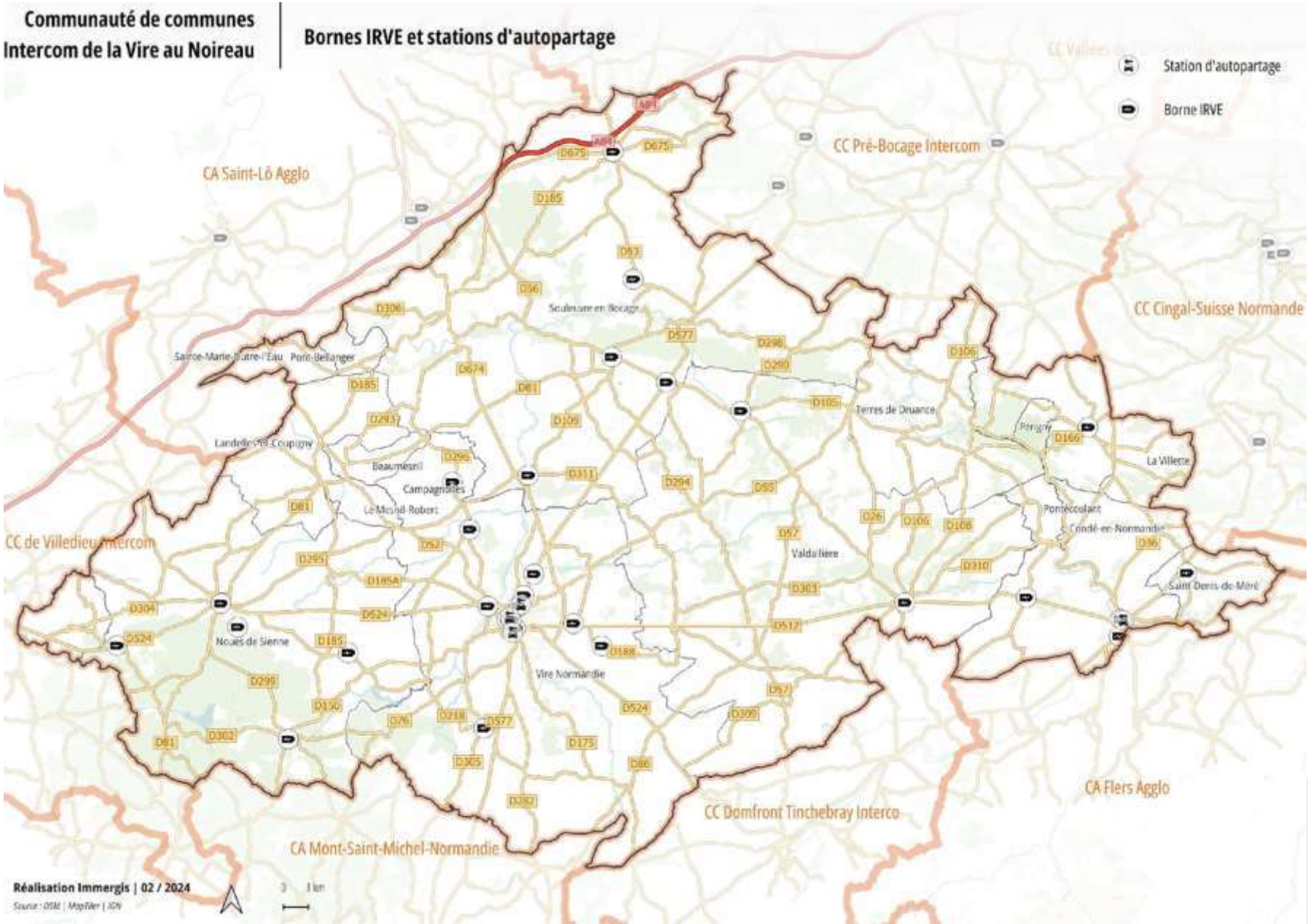
Autopartage et bornes IRVE

Offre d'autopartage

- **6 véhicules disponibles** : 4 sur la commune de **Vire Normandie** et 2 sur **Condé-en-Normandie.**
- **Voitures électriques** disponible de 5h30 à 21h30.
- Plateforme **Clem**.
- Tarification **: 6€** la demi-journée et 11€ la journée.
- Réservation limitée à 10 jours/mois ou 20 demi-journée/mois.

Bornes IRVE

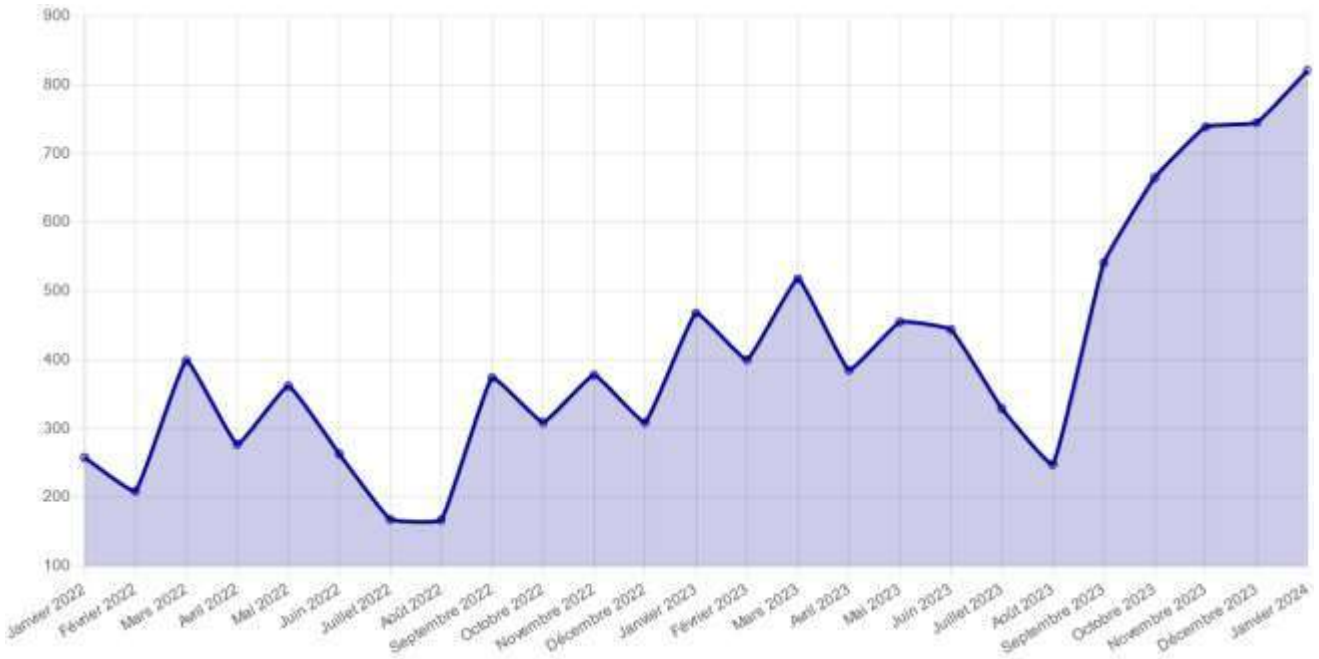
- SDIRVE dans le Calvados par le SDEC Energie
- Plusieurs cibles :
  - Usage local : logements sans place de stationnement ; pôles d'échanges multimodaux ; parkings.
  - Usage de transit : aires de covoiturage et axes de transit
- **8 nouveaux points de charge rapide** d'ici 2027, **41 bornes normales** et **24 lentes**.



Covoiturage

Recensement des aires de covoiturage sur le territoire et pratique de covoiturage

- **3 aires de covoiturages recensées** sur le territoire.
- **Plusieurs aires de covoiturage informelles**
- **Forte pratique** sur le territoire, notamment depuis août 2023 et plus de 700 trajets par mois depuis novembre 2023.
- Trajets fréquemment effectués :
  - Vire Normandie <> Saint-Lô
  - Vire Normandie <> Caen
  - Condé <> Flers et Vire Normandie <> Flers
  - Souleuvre-en-Bocage <> Caen
- **Plateforme de covoiturage Mobicoop Rezo Covoit** implantée sur le territoire
- Déploiement d'une solution de facilitation du covoiturage en entreprise via le programme Mobipro



Nombre de trajets réalisés entre janvier 2022 et janvier 2024 au départ de l'Intercom de la Vire au Noireau

ENJEUX

- **Fort potentiel de développement de la pratique** compte tenu de l'augmentation observée ces derniers mois.
- Des **flux largement à destination d'une commune en-dehors de l'intercommunalité**, dont l'offre actuelle de transport en commun ne permet pas d'être compétitive à la voiture individuelle en termes de temps de parcours.
- Un covoiturage au sein de l'intercommunalité à développer davantage par le biais des entreprises et du programme Mobipro.

Source : Observatoire national du covoiturage au quotidien

Mobi Pro

- Démarche inscrite dans le cadre de **« Territoires d'industrie Collines de Normandie »,** programme national visant à accélérer la transition écologique et à soutenir l'industrie.

- **Plateforme locale de conseils et d'animation** en matière de mobilité destinée à **identifier puis à mettre en œuvre des solutions individuelles et collectives** visant à réduire l'impact économique et écologique des déplacements domicile-travail des salariés des entreprises partenaires :
  - Proposition **d'outils de communication** pour sensibiliser les salariés ;
  - **Ateliers et animation autour du covoiturage et du vélo :** VAE, plateforme Rezocovoit (Mobicoop), accompagnement des salariés.
  - **Aides pour l'achat groupé** d'une flotte de VAE
  - **Aide à l'achat pour les salariés** à Intersport (10% de réduction)

- Lancement de la plateforme **en 2022 auprès de 15 entreprises** et animée par **Mobylis**, association spécialisée dans l'expertise en mobilité et notamment la mobilité inclusive (location véhicules, garage itinérant, auto-école sociale…).

ENJEUX

- Des actions en faveur des entreprises à pérenniser et à élargir à d'autres entreprises du territoire, notamment sur la mise en relation pour le covoiturage.
- Axer les actions autours des flux internes Vire Normandie <> Souleuvre en Bocage, Vire Normandie <> Noues de Sienne et Vire Normandie <> Valdallière.
- Développer des actions sur les possibilités de démobilité et d'une certaine flexibilité des horaires, autant faire ce peut.

Mobipro
ALLER AU TRAVAIL AUTREMENT

Mobilité solidaire et mobilité inversée

Mise à disposition de véhicules (sur prescription)

- Mobylis :
  - **Location de voitures** (environ 10), **scooters** (environ 30), **VAE et trottinette électrique**
  - Forte demande sur les scooters
  - Location pendant 6 mois maximum, 3 mois pour les voitures
  - 1 demande sur 3 actuellement pourvues
- Mobil'actifs : **3 voitures manuelles** avec un tarif de 3€/jour avec une location de 90 jours maximum et une caution de 150€

Autres services disponibles

- Mobylis
  - **Accompagnement individuel – plateforme mobilité**
  - **Auto-école sociale**
  - **Garage social** pour l'entretien et la réparation (non pour la vente)
- Dynamia : **projet de Transport d'Utilité Sociale** à Condé-en-Normandie et Valdallière.

Solidarité transport

- **Transport à la demande solidaire** porté par le **collectif Famille Rurale** : un réseau de bénévoles assure les trajets.
- Motifs de mobilisation : consultations médicales, visites à un membre de la famille, démarches administratives.
- Personnes bénéficiaires : personne sans solution de mobilité, non imposable quels que soient son âge et son régime de protection sociale.
- Solution présente sur les communes **Noues de Sienne, Saint-Aubin-des-Bois et Souleuvre en Bocage.**
- Soutien de la MSA et de la Conférence des financeurs.

ENJEUX

- **Difficultés de déplacement pour des publics ne pouvant pas avoir accès à une voiture individuelle**. Plusieurs besoins apparaissent :
  - **Faciliter l'accès aux aides dédiées à la mobilité**,
  - **Développer des services de TAD et/ou de transport d'utilité sociale et/ou navettes** pour les publics enclavés et isolés, notamment le public âgé.
- Développer des **offres de mobilité inversée** pour l'ensemble des services de première nécessité (commerce et alimentation, santé notamment pour diminuer le renoncement aux soins pour cause de difficulté de déplacement).

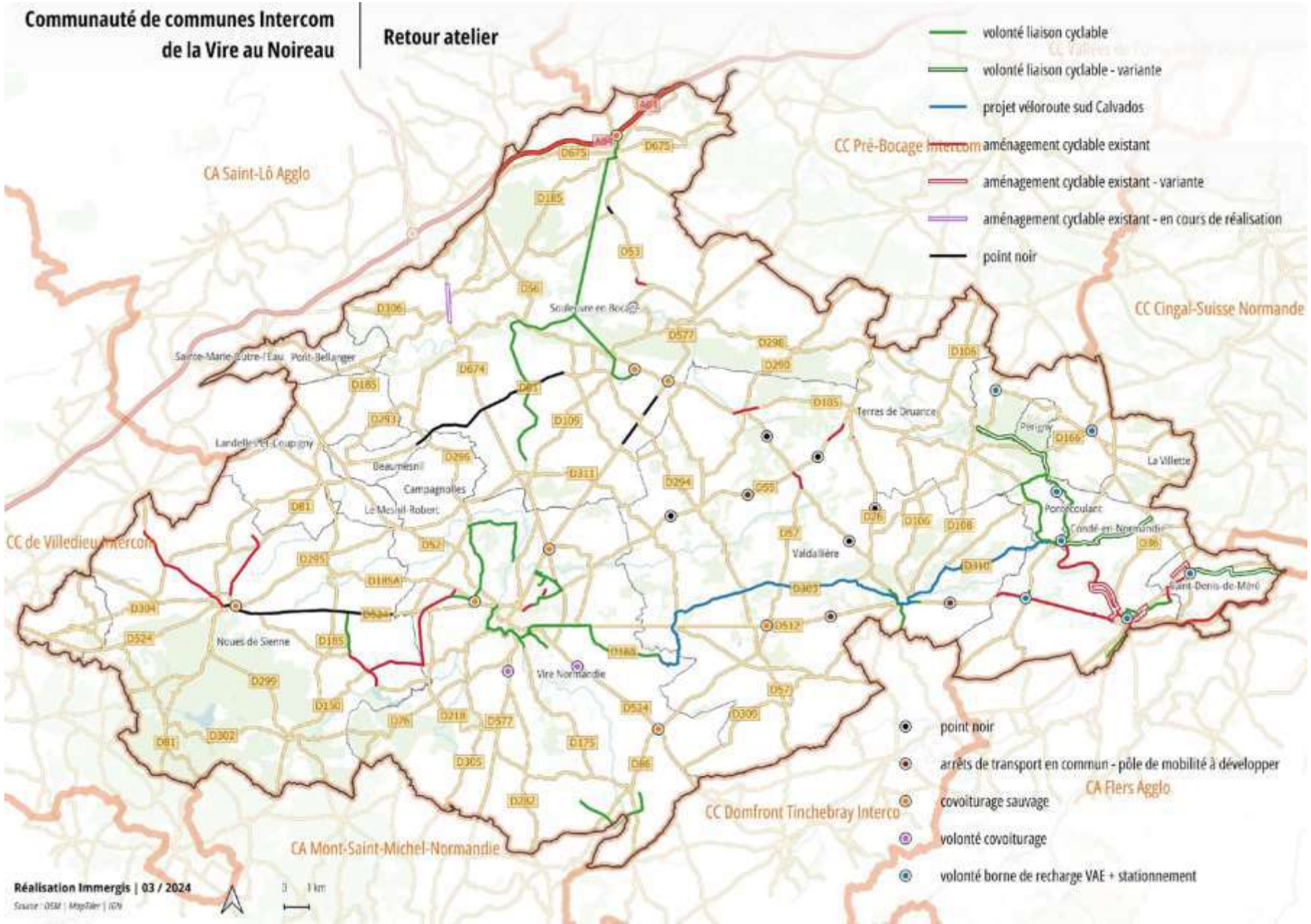
Ateliers de concertation élus : Méthodologie

- 5 ateliers organisés entre le 6 et le 22 février selon les pôles de proximité du territoire :
  - Commune Valdallière (06/02),
  - Pôle de proximité de Condé (07/02),
  - Pôle de proximité de Saint-Sever(08/02),
  - Commune de Vire Normandie (08/02),
  - Commune de Souleuvre en Bocage (22/02).
- 38 participants.
- Objectifs des ateliers :
  - ➢ Schéma directeur cyclable (atelier cartographique) :
    - Identifier les aménagements existants et les projets d'aménagements.
    - Identifier les liaisons inter-bourgs et intercommunales pertinentes pour un usage quotidien.
    - Identifier les itinéraires de loisirs et touristiques à mettre en valeur et à aménager.
    - Identifier les services complémentaires à mettre en œuvre.
  - ➢ Plan de mobilité simplifié :
    - Identifier des problématiques liées à l'offre actuelle de mobilité.
    - Faire remonter les besoins existants.
    - Aborder certaines solutions à mettre en œuvre.

Ateliers de concertation élus : Retours

Commune de Valdallière	Pôle de proximité de Condé	Pôle de proximité de Saint-Sever	Commune de Vire Normandie	Commune de Souleuvre-en-Bocage
• **Dangerosité des RD** pour la pratique quotidienne du vélo et distances non compatibles ➢ Enjeu de rejoindre la commune centre depuis les communes déléguées • **Offre de transport en commun ne répondant pas aux besoins de la population** ➢ Augmenter l'offre de transport en commun pas uniquement à destination des scolaires • Mobilité des scolaires principalement en transport en commun ➢ Besoin d'aménager les arrêts de bus • Pratique du **covoiturage informelle** ➢ Besoin d'aménager des aires de covoiturage • **Vieillissement de la population** ➢ Réflexions autour de l'accessibilité des services de première nécessité et aux soins de santé	• Signalisation pas assez conséquente pour la pratique du vélo • Penser des circuits cyclotouristiques avec les points forts du territoire • Problématique de stationnement pour les vélos • **Horaires des transports en commun non adaptés** aux horaires de travail • Pratique du covoiturage faible et parking aménagé pour le covoiturage peu utilisé. ➢ **Besoin de communication autour de la solution Rézocovoit** • Service d'**autopartage à développer sur d'autres communes** • **Navette pour le marché** du jeudi abandonnée par manque de fréquentation ➢ Demeure un besoin pour les personnes âgées ➢ Projet d'un médicobus	• Enjeu principal autour de l'**axe Vire <> Saint-Sever** ➢ Réouverture de la halte ferroviaire • Peu d'utilisation du vélo quotidien de bourg à bourg à cause du trafic poids lourds et des problématiques de cohabitation routière ➢ Aménager un réseau cyclable sécurisé ➢ Travail de **sensibilisation** • Horaires de travail et déplacements professionnels non compatibles avec le vélo ou les transports en commun • Hégémonie de BlablaCar pour le covoiturage ➢ **Besoin de communication autour de la solution Rézocovoit** • Nécessité de **présenter des solutions de mobilité au-delà du pôle de Vire**	• Problématique du trafic poids lourds ➢ Réflexion sur un contournement possible des poids lourds • Massifier le recours au covoiturage grâce notamment à **l'aménagement d'aires de covoiturage** • Problématique autour de la méconnaissance de l'offre par les usagers ➢ Travailler sur la **communication et la lisibilité de l'offre** • **Restructuration de l'offre AMIBUS** nécessaire • Elargissement des horaires du services TADAMI	• Enjeu **touristique et de loisirs** pour la pratique du vélo • Lignes de cars actuelles non adaptées aux besoins de la population • Nécessité de **présenter des solutions de mobilité au-delà du pôle de Vire** • Solution d'**autopartage** à envisager sur les bourgs pour éviter la multimotorisation des ménages, tout en évitant les abus • Interrogation sur la manière de **promouvoir la pratique du covoiturage**.

Ateliers de concertation élus : Retours



Enquête grand public : Méthodologie

- Enquête en ligne lancée le 11 mars durant un mois.
- 269 répondants
- Version papier disponible et distribuée par les services de l'intercommunalité.
- Cible : l'ensemble des habitants de la Vire au Noireau Intercom.
- Objectifs :
  - Recueillir les habitudes de déplacements des habitants de l'intercommunalité ;
  - Recenser les difficultés rencontrées et les besoins de mobilité ;
  - Mobiliser la population autour des enjeux de la mobilité.

ENQUETE MOBILITE – Intercom de la Vire au Noireau

L'intercommunalité Vire au Noireau réfléchit à la manière de mieux organiser les déplacements sur le territoire et souhaite connaitre vos pratiques de mobilité et vos besoins futurs en termes de déplacements du quotidien.
Vos retours nous permettront d'avoir une connaissance plus fine des besoins en mobilité dans l'objectif d'aboutir à des actions concrètes.
Ce questionnaire s'inscrit dans l'élaboration d'un plan de mobilité simplifié.
Vos réponses sont essentielles, faites-nous donc part de votre expérience !
Les résultats sont anonymes.
Merci par avance !

https://iwa9xsn5xc3.typeform.com/to/zecnLQNF

Merci de nous adresser le questionnaire avant le XX/XX/XX:

- **A l'accueil de la communauté de communes ou de votre mairie**
- **Par mail à l'adresse suivante :**

Si vous préférez répondre en ligne à cette enquête, flashez le code ci-dessous :

INTRODUCTION

269
Participants
Au 3 avril

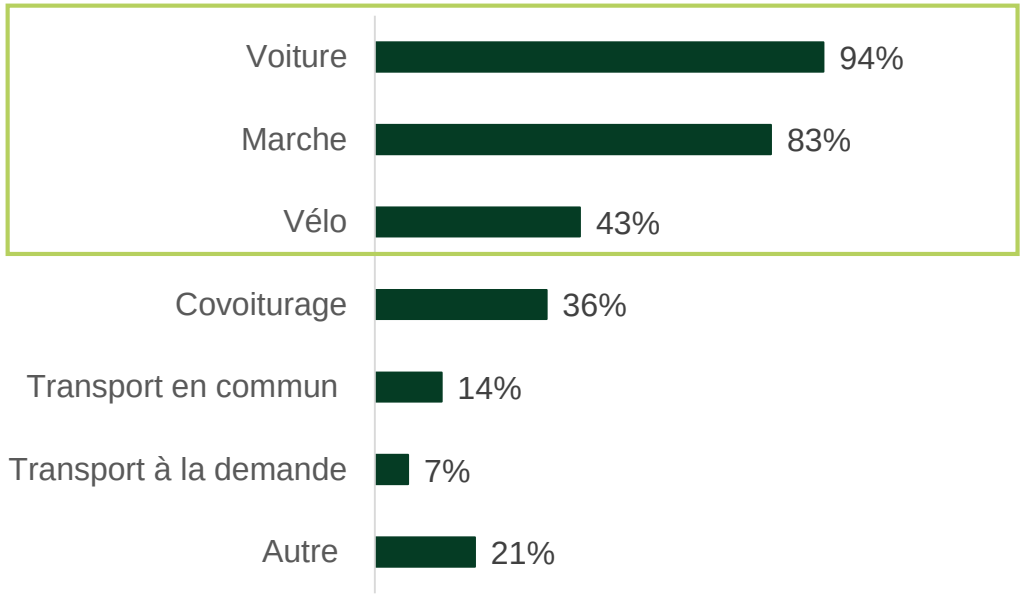
25% / 75%
% Hommes - Femmes

66%
30-60 ans

73%
Actifs

LIEUX DE RÉSIDENCE :
1- Vire Normandie
2- Noues de Sienne
3- Souleuvre-en-Bocage

Modes de déplacements le plus souvent utilisés



Bien que la **voiture** soit le moyen de **déplacement privilégié** des habitants de l'intercom de la vire au Noireau, **la marche et le vélo** apparaissent dans le TOP 3 des modes de déplacements les plus souvent utilisés.

79% des habitants déclarent ne pas rencontrer de difficultés dans leurs déplacements du quotidien

VS

21% des habitants qui déclarent rencontrer des difficultés lors de leurs déplacements

ZOOM SUR LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES :

- Mobilité réduite
- Absence de véhicule individuel
- Absence de pistes cyclables
- Fréquence des bus inadéquate/insuffisante
- Coût
- Insécurité routière pour l'usage du vélo

LES DÉPLACEMENTS AU SEIN DU TERRITOIRE : QUEL USAGE DU VELO ET DE LA VOITURE ?

47% des habitants déclarent que le plus important en termes de mobilités est de **dépenser moins** pour se déplacer.

En effet, pour **76%** des habitants du territoire, les déplacements pèsent sur leur budget.

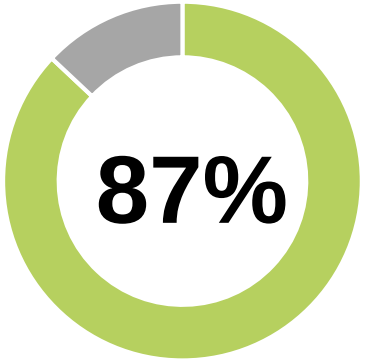
Ainsi, dans un monde idéal, les habitants souhaiteraient se déplacer au quotidien à vélo **(45%)**, à pied **(43%),** et ainsi délaisser la voiture qui arrive en 3ème position **(35%).**

QUELLE EST LA PLACE DE LA VOITURE ET DU VÉLO AU SEIN DES FOYERS ?

52% des habitants disposent de 2 voitures au sein de leur foyer, soit 138 répondants sur un total de 267 à la question.

85% des habitants disposent d'un vélo au sein de leur foyer, soit 169 répondants sur un total de 200 à la question.

54% des habitants disposent d'un vélo classique.
22% disposent d'un VAE.



87% des habitants utilisent la voiture pour leur déplacement domicile-travail.

Seulement 15% utilisent le vélo.

Les retours qualitatifs des habitants soulignent un usage progressif de la **marche** pour effectuer les déplacements domicile-travail.

ET LE RÔLE DES ENTREPRISES ?

- Près d'1 salarié sur 2 déclarent que son entreprise ne mène aucune politique favorisant l'alternative à l'usage de la voiture **(45%)**
- **22%** déclarent bénéficier d'un ou plusieurs jours de télétravail par semaine.
- Seulement **13%** bénéficient d'une indemnisation transport.

L'USAGE DU VÉLO AU SEIN DU TERRITOIRE : MOTIFS ET DIFFICULTÉS

POUR QUEL(S) MOTIF(S) UTILISEZ-VOUS LE VELO ?

1. **LOISIRS**
2. **DOMICILE-TRAVAIL**
3. **ACHATS ALIMENTAIRES**
4. **DÉMARCHES ADMINISTRATIVES**
5. **AUTRES ACHATS**

Pour les habitants qui utilisent le vélo à des fins de loisirs, ils sont nombreux à souligner le manque de sécurité des voies cyclables, qui rend l'usage du vélo difficile.

Distance parcourue à vélo

Entre 5km et 10km : 38%
Entre 0km et 5km : 37%
Entre 10km et 20km : 14%
Plus de 20km : 11%

QUELLES SONT LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES À VÉLO ?

1 – Le manque de continuité du réseau : **56%**

2 – L'attitude des autres usagers : **52%**

3 – Le trafic motorisé : **49%**

4 – Le mauvais état des équipements existants : **33%**

5 – La difficulté de stationner son vélo en sécurité : **29%**

6 – Le manque de signalétique : **15%**

RETOURS QUALITATIFS :

- Absence de pistes cyclables
- Insécurité routière
- Dénivelé et longue distance
- Pistes cyclables non praticables

LES BESOINS DES RÉPONDANTS POUR UNE MEILLEURE MOBILITÉ

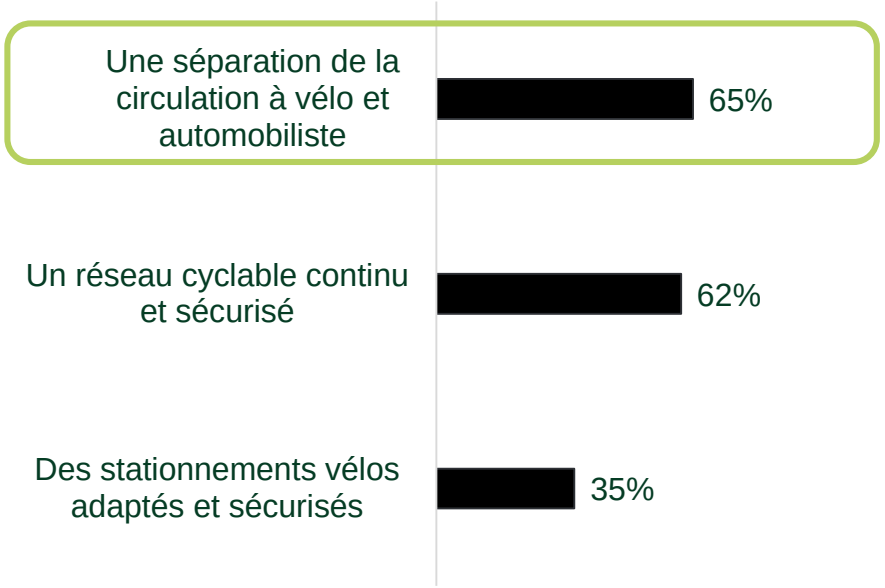
TYPES DE STATIONNEMENT IMPORTANTS DE DEVELOPPER

47%
BOX A VELO

44%
CONSIGNE SECURISEE

40%
ARCEAUX

TOP 3 DES ÉLÉMENTS QUI FAVORISERAIENT L'USAGE DES MODES ACTIFS



Pour quel usage faut-il améliorer les transports ?

- Pour se rendre au travail : **69%**
- Pour aller faire ses courses : **51%**
- Pour se rendre chez le médecin : **43%**
- Pour se rendre à des événements culturels : **41%**

SERVICES ASSOCIÉS À LA PRATIQUE DU VÉLO SOUHAITÉS :

- Aide à l'achat d'un VAE : **50%**
- Atelier réparation vélo : **39%**
- Bornes de recharge pour VAE : **34%**
- Location/mise à disposition de VAE **: 33%**

COMMENT AMÉLIORER LA MOBILITÉ AU SEIN DU TERRITOIRE ?

L'enquête s'est intéressée aux différents éléments qui permettraient d'améliorer la mobilité des habitants au sein de l'Intercom de la Vire au Noireau

TRANSPORTS EN COMMUN

Une meilleure fréquence de passage : **65%**

Des horaires de passage plus adaptés : **63%**

Réduction du coût des transports en commun : **50%**

Une meilleure visibilité de l'offre : **46%**

Un espace où pouvoir déposer son vélo durant le trajet en bus : **21%**

Des stationnements vélos et/ou voitures proches des arrêts de bus/car : **17%**

COVOITURAGE

Amélioration des moyens de mise en relation des covoitureurs : **64%**

La mise en place d'une indemnisation par les employeurs : **50%**

La création de nouvelles aires de covoiturages : **44%**

L'augmentation des capacités de stationnement dans les aires existantes : **38%**

L'amélioration de la sécurité des aires de stationnement : **34%**

AUTOPARTAGE

Une meilleure visibilité de l'offre d'autopartage : **59%**

Augmenter l'offre de voitures disponibles en libre service : **52%**

Augmenter la durée de location : **33%**

TAD/NAVETTE

Une meilleure fréquence de passage : **66%**

Une meilleure visibilité de l'offre : **63%**

Réduction du coût du TAD/Navette: **35%**

COMMENTAIRES LIBRES

« Pour les **personnes habitants la campagne,** je pense que l'on peut améliorer les modes de mobilité avec le **covoiturage**. Regrouper les trajets domicile – travail »

« Une **augmentation de l'offre de transport à la demande** par un **déploiement géographique** et une **information plus développée** »

« En territoire rural ce n'est le vélo qu'il faut développer mais l'**offre de mobilité collective** (bus Condé-Vire, vire/St lo, Vire Caen)+de train Vire Flers, Vire Granville »

« Il **faut encore beaucoup progresser pour les pistes cyclables**, les rues comme à Condé non aménagées pour les vélos sont très dangereuses**. On ne peut pas laisser aller nos enfants à l'école à vélo par exemple**. Et ceux sont des habitudes de vie que l'on doit prendre jeune pour les futurs citoyens de demain. »

« **Remettre en place les arrêts des trains** dans nos gares de campagne afin de pouvoir désengorger les routes, villes et stationnement en l'occurrence concernant Granville. »

« **Information/communication**. Une **offre équitable** pour les usagers : enfants , adultes, seniors . Une répartition équitable sur le territoire . Prioriser les critères : sécurité, accessibilité et coût pour les usagers, dans les projets. »

« **Développement des pistes cyclables** à la campagne pour sécuriser les déplacements. »

« Faire plus de **zones piétonnes** dans le centre ville de Vire. Permettre aux cyclistes d'utiliser la D524 en sécurité. Interdire l'accès aux **Poids Lourds dans le centre ville** de St Sever, **coactivité piétons /cyclistes / VL/PL très importante et dangereuse**. »

Analyse AFOM

Atouts

- Une hausse des alternatives à l'autosolisme : hausse de la fréquentation en gare de Vire, pratique de covoiturage en augmentation.
- Offre florissante de solutions de mobilité : autopartage, TAD, transport urbain, démarche Mobi Pro, plateforme de covoiturage.
- Mise en valeur du patrimoine naturel et du caractère rural du territoire.
- Revitalisation des centres-bourgs des communes.
- Réseau d'acteurs institutionnels et associatifs.

Faiblesses

- Des solutions de mobilité déployées majoritairement sur le pôle de Vire Normandie, et dans une moindre mesure Condé-en-Normandie.
- Un manque de communication et de visibilité des différentes offres disponibles.
- Des temps de parcours en transport en commun peu compétitifs par rapport à la voiture individuelle.
- Une offre ferroviaire peu compatible pour un usage quotidien du train.

Analyse AFOM

Opportunités

- Dynamique nationale en faveur des modes actifs (plan vélo et marche reconduit, appels à projet…).
- Dynamique locale sur la transition des mobilités :
  - Dynamique Mobi Pro et aménagement de zones industrielles
  - SDIRVE
  - SDC de la ville de Vire Normandie,
  - Plan Vélo départemental et création d'un itinéraire structurant avec la Véloroute Sud Calvados,
  - Inscription des enjeux de mobilité dans divers documents stratégiques…
- Dynamique régionale en faveur du vélo avec le Plan Vélo Régional.
- Questionnement sur les compétences voirie et mobilité (gouvernance du SDC).

Menaces

- Une distance moyenne de déplacement des actifs de plus de 30 km.
- Vieillissement de la population.
- Habitat dispersé entrainant un isolement de certaines communes déléguées.

Enjeux et axes stratégiques

- **Assurer une desserte en transport en commun** efficace le long des principaux flux identifiés.
- Développer les **connexions douces et sécurisées autours des pôles de proximité** et des pôles générateurs de déplacement.
- **Assurer des déplacements facilités vers les services du territoire pour toutes les populations**.
- Accompagner l'accès à la mobilité des personnes âgées.
- Déployer des **solutions alternatives à l'autosolisme vers les pôles d'emploi intérieurs et extérieurs**.
- **Communiquer autour de l'offre de mobilité** et offrir un point d'accès unique d'information sur les services du territoire.
- **Travailler sur l'intermodalité** au travers de différents aspects : bus/vélo, covoiturage/vélo ou voiture/covoiturage.
- Porter les différentes attentes communautaires auprès de l'AOM régionale dans le cadre de l'élaboration du Contrat opérationnel de mobilité.
- Assurer les moyens de **développer une mobilité écologique, attractive et solidaire sur l'ensemble de la CCIVN**.

Axe 1 : Favoriser le recours aux transports en commun par une offre adaptée et cohérente

Axe 2 : Offrir des alternatives à l'autosolisme efficaces pour rejoindre les centralités au sein et en dehors du territoire

Axe 3 : Développer des solutions de mobilité durable

Axe 4 : Communiquer, sensibiliser, animer et soutenir l'écosystème des mobilités

03

Actions à déployer

Ensemble des fiches actions

FICHES ACTIONS

AXE 1 : FAVORISER LE RECOURS AU TRANSPORT EN COMMUN PAR UNE OFFRE ADAPTEE ET COHERENTE

- Développer un service de transport en commun à l'échelle intercommunale
- Augmenter le recours aux cars régionaux
- Garantir à tous l'accès à un service de transport à la demande lorsque l'offre de transport en commun est insuffisante
- Renforcer l'offre ferroviaire pour les trajets du quotidien

AXE 2 : OFFRIR DES ALTERNATIVES À L'AUTOSOLISME EFFICACES POUR REJOINDRE LES CENTRALITÉS AU SEIN ET EN DEHORS DU TERRITOIRE

- Déployer des aires de mobilité aux différents pôles du territoire
- Requestionner l'offre d'autopartage au-delà de Vire Normandie et Condé-en-Normandie
- Renforcer la pratique du covoiturage
- Développer la mobilité des services et commerces vers la population

AXE 3 : DEVELOPPER DES SOLUTIONS DE MOBILITE DURABLE

- Élaborer et mettre en œuvre un schéma directeur des modes actifs
- Enrichir les services vélo complémentaires
- Accompagner le déploiement des borne IRVE

AXE 4 : COMMUNIQUER, SENSIBILISER, ANIMER ET SOUTENIR L'ECOSYSTEME DES MOBILITES

- Communiquer sur les offres de mobilité disponibles sur le territoire
- Conseiller et orienter les usagers
- Animer la pratique grâce à des actions événementielles et de la sensibilisation
- Accompagner les zones d'activité dans l'élaboration et la mise en œuvre de plans de mobilité (inter)employeurs

Action 1 : Développer un service de transport en commun à l'échelle intercommunale

Axe 1 : Favoriser le recours aux transports en commun par une offre adaptée et cohérente

Mise en œuvre opérationnelle

- Mettre en place des **navettes en boucle au sein des pôles de proximité** permettant aux habitants de rejoindre les centres bourgs.
- Mettre en place des **lignes régulières au départ des pôles de proximité vers Vire et Condé** qui représentent les pôles urbains principaux de la Communauté de communes Vire au Noireau.

À noter que ces deux services peuvent d'abord prendre la forme du service de transport à la demande en ligne virtuelle (coût moindre qu'une ligne régulière) pour évaluer sa fréquentation et son potentiel pour ensuite, dans un deuxième temps, étendre le service en ligne régulière.

- **Communiquer, sensibiliser et informer** sur le service de transport en commun.

Coût : Entre 100 et 150 000 € HT selon le niveau de développement souhaité par la collectivité

Suivi :

- Nombre de personnes résidant à moins de 500m d'un arrêt
- Fréquentation des lignes

Constat :

Aujourd'hui, le service de transport en commun porté par la CCIVN est limité à la commune de Vire Normandie avec AMIBUS. L'enjeu est donc d'étendre un tel service à l'ensemble du territoire selon différentes modalités.

Les ateliers de concertation, ainsi que l'enquête en ligne, font état d'un besoin d'amélioration des fréquences de passage et des horaires mieux adaptés.

Objectifs :

- Permettre à tous l'accès à l'ensemble de l'offre de mobilité
- Couvrir l'ensemble du territoire par une offre de transport structurante
- Augmenter l'attractivité des transports en commun

Calendrier : Moyen à long terme

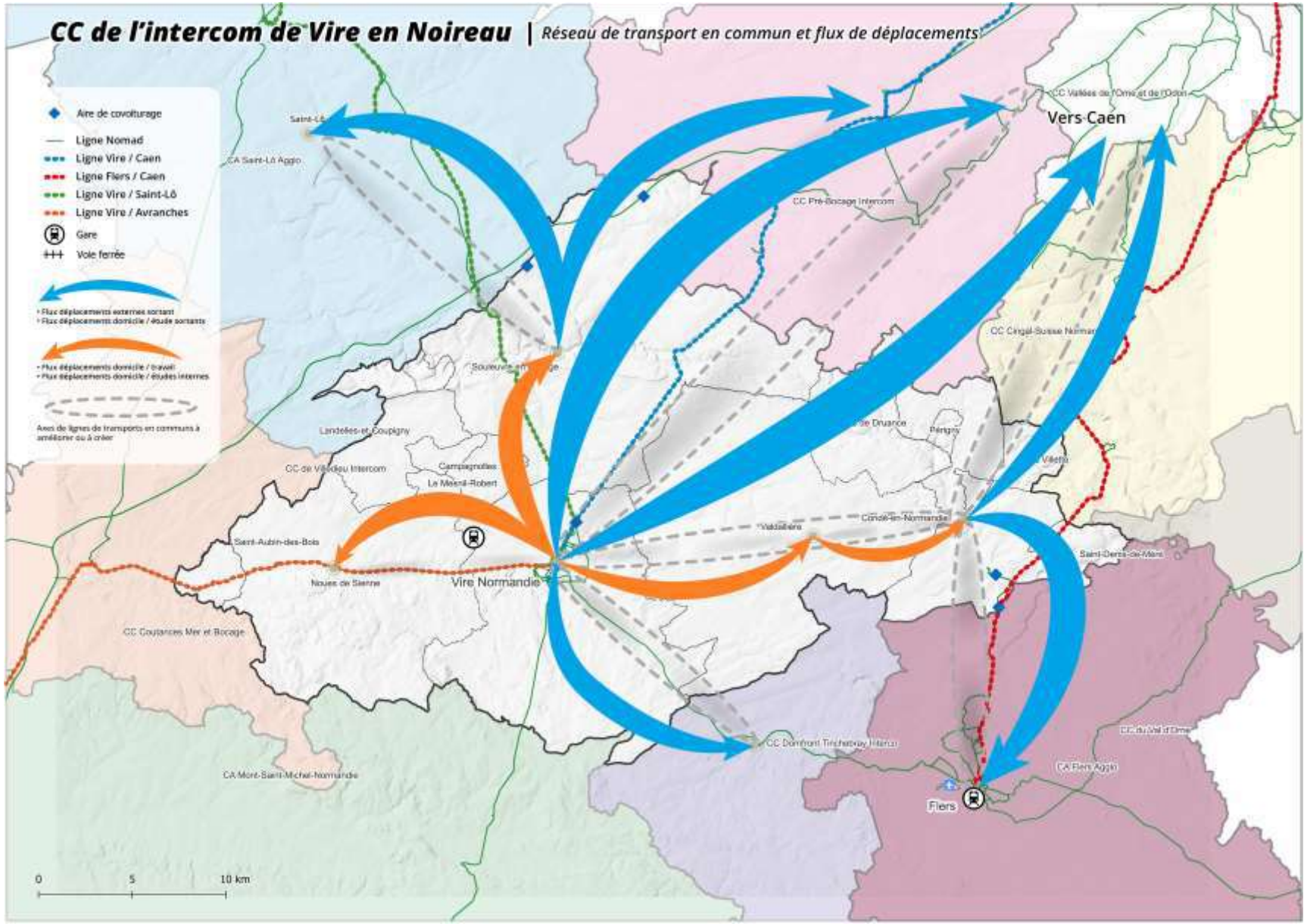
Porteur :
CCIVN

Partenaire :

Subventions :
Fonds Vert / France Ruralités (création d'un service ou d'un bouquet de services de mobilité de proximité)

Action 1 : Développer un service de transport en commun à l'échelle intercommunale

Axe 1 : Favoriser le recours aux transports en commun par une offre adaptée et cohérente



Action 2 : Augmenter le recours aux cars régionaux

Axe 1 : Favoriser le recours aux transports en commun par une offre adaptée et cohérente

Mise en œuvre opérationnelle

- *Cette action est à mettre en relation avec l'élaboration des Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) portée par la Région. Ces contrats, à l'échelle de chaque bassin de mobilité, visent à assurer la coordination entre les AOM locales et la Région. À noter que les PdMS servent de support de réflexion et d'outil d'influence pour l'élaboration des COM.*

- **Travailler avec la Région afin de proposer une tarification plus incitative et des temps de parcours plus compétitifs** aux usagers :
  - Modification de la tarification pour rejoindre Caen
  - Travailler sur des lignes express entre Vire et Caen
  - Proposer une ligne régulière reliant Flers et Condé
- Informer, communiquer et sensibiliser :
  - **Campagne de sensibilisation et d'incitation** aux cars régionaux à travers des affiches dans les lieux publics (office de tourisme, mairies, établissements culturels), des annonces sur le site de la CCIVN. Dans un premier cette campagne doit s'axer sur les lignes compétitives prioritairement.
  - **Travailler en collaboration avec les entreprises** pour la sensibilisation auprès des salariés

Coût :
N/A

Suivi :
- Évolution de la fréquentation
- Validation de titre de transport par ligne et par arrêt

Constat :

Le diagnostic a révélé une tarification pas assez compétitive et un temps de trajet trop long pour assurer une alternative à la voiture individuelle sur les trajets vers Caen. De plus, il existe un besoin de développer l'usage des cars régionaux entre Condé et Flers, trajet offrant une alternative compétitive par rapport à la voiture individuelle.

Objectifs :

- Développer l'usage du car régional pour les déplacements du quotidien
- Favoriser l'intermodalité à l'échelle du territoire

Calendrier : Moyen à long terme

Porteur :
Région Normandie

Partenaires :
CCIVN

Subventions :

Action 3 : Garantir à tous l'accès à un service de transport à la demande lorsque l'offre de transport en commun est insuffisante

Axe 1 : Favoriser le recours aux transports en commun par une offre adaptée et cohérente

2 options :

- Mise en service d'une **ligne de transport à la demande virtuelle** avec des arrêts et un itinéraire prédéfinis
- Mettre en place un **service de transport à la demande zonal** point à point avec une possibilité de prise en charge à domicile dans des cas spécifiques (personnes âgées, personnes à mobilité réduite…)

À noter, en lien avec la fiche action 1, il est possible de développer dans un premier temps un réseau de TAD sur certaines boucles, et, dans le cas d'une forte fréquentation, de pérenniser ces lignes en lignes régulières.

Mise en œuvre opérationnelle

- Définition des besoins pour identifier les points d'arrêt ainsi que des jours et horaires de circulation (marchés, activités extrascolaires, cabinets médicaux…)
- Définition de la tarification et des modalités de réservation (centrale d'appel, limitation du nombre de trajets par personne par mois…). La majorité des services de TAD propose de réserver par téléphone ou par une plateforme le jour précédent la course. Une réservation plus courte, pouvant aller jusqu'à deux heures avant la course, est également possible bien qu'impliquant une gestion des ressources différentes pour l'exploitant.
- Une politique de répression des annulations sauvages et no-show au point d'arrêt doit également être mise en place afin de limiter cette pratique, grevant les finances de ces transports. Les solutions usuelles étant la surfacturation de la course honorée ou l'exclusion temporaire du service de l'usager fautif.

Coût :
Entre 50 000 € HT et 100 000 € HT selon le niveau de précision souhaité par la collectivité

Suivi :
- Évolution de la fréquentation
- Nombre de personnes résidant à moins de 500 m d'un arrêt TAD
- Enquête de satisfaction envers les usagers

Constat :

Sur le territoire, certains publics connaissent des difficultés de déplacement, car ils ne peuvent pas avoir accès à une voiture individuelle. Il existe ainsi un besoin de développer des services de TAD et/ou de transport d'utilité sociale et/ou navettes pour les publics enclavés et isolés, notamment le public âgé. L'enjeu autour du TAD est d'évoluer afin d'offrir un service à l'ensemble des habitants du territoire de la CCIVN, et que le service ne soit plus cantonné à l'unique commune de Vire Normandie.

Objectifs :

- Augmenter le niveau de service du transport à la demande pour répondre à des besoins de déplacements
- Apporter une solution de mobilité pour les captifs (jeunes sans permis, personnes âgées, PMR)

Calendrier : Moyen terme

Porteur :
CCIVN

Partenaires :
Région Normandie

Subventions :
Fonds Vert / France Ruralités (création d'un service ou d'un bouquet de services de mobilité de proximité)

Action 4 : Renforcer l'offre ferroviaire pour les trajets du quotidien

Axe 1 : Favoriser le recours aux transports en commun par une offre adaptée et cohérente

Mise en œuvre opérationnelle

Cette action est à mettre en relation avec l'élaboration des Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) portée par la Région. Ces contrats, à l'échelle de chaque bassin de mobilité, visent à assurer la coordination entre les AOM locales et la Région. À noter que les PdMS servent de support de réflexion et d'outil d'influence pour l'élaboration des COM

- **Travailler avec la Région sur les horaires de train** qui aujourd'hui ne sont pas compatibles pour des déplacements domiciles-travail/étude.
- **Sensibiliser, communiquer et inciter à l'usage de l'offre ferroviaire** pour les déplacements quotidiens entre Vire et Flers où l'usage du train est compatible avec les trajets du quotidien.

Coût :
N/A

Suivi :

- Évolution de la fréquentation en gare
- Enquête de satisfaction

Constat :

La présence d'une unique gare sur le territoire restreint l'usage du train au quotidien notamment pour les flux domicile-travail. De plus, les temps de trajets vers Caen sont peu compétitifs avec la voiture individuelle, contrairement entre Vire et Flers.

Objectifs :

- Augmenter l'usage du train dans les déplacements quotidiens entre Vire et Flers

Calendrier :

Moyen à long terme

Porteur :
Région Normandie

Partenaires :
CCIVN, SNCF

Subventions :

Action 5 : Déployer des aires de mobilité aux différents pôles du territoire

Axe 2 : Offrir des alternatives à l'autosolisme efficaces pour rejoindre les centralités au sein et en dehors du territoire

Mise en œuvre opérationnelle

➢ **Localisation des aires de mobilité:**

- Gare de Vire (programme Place de la Gare)
- Centre-bourg de Vassy, Valdallière
- Condé en Normandie
- Saint-Sever, Noues de Sienne
- Le Bény-Bocage, Souleuvre en Bocage
- Saint-Martin-des-Besaces, Souleuvre en Bocage

Aire multiservice de l'Embrunnais

Les équipements à mettre en place au sein des aires de mobilité :

- **Installation d'un abribus :** permet l'attente pour le car, le transport solidaire et le covoiturage
- **Mettre en place une aire de covoiturage facilement identifiable par l'ensemble des publics** *(voir FA 7)* : matérialisation de zones de stationnement dédiées, panneautage, informations et communication sur les services et leur fonctionnement
- **Développer et informer sur les services en lien avec la pratique cyclable et piétonne** : accès aux aires de mobilité via une infrastructure sécurisée, développement de stationnement vélo, cheminement piéton sécurisé…
- Installation de **véhicules en autopartage** permettant aux habitants de réaliser des trajets pour des besoins ponctuels (*voir FA 6)* : santé, courses…
- Installation **de bornes IRVE** *(en lien avec le SDIRVE)* : permet de répondre à des besoins ponctuels avec des véhicules dimensionnés aux besoins des publics.
- **Communiquer au sein des territoires sur l'offre de transport globale existante pour inciter son usage** : affiches, flyers, rubrique mobilité sur le site de la CCIVN ainsi que sur les sites communaux

Place de covoiturage : 550 € sur emplacement existant et 2500 € ex-nihilo

Box à vélo : 5000 à 10 000 €
Jalonnement : 400 € pour la fourniture et la pose d'un mat, 100€ par lame

Information voyageur :
- Campagne d'affichage : de 5000 à 40 000 €
- Publicité et communication réseaux sociaux : 1000 à 3000 €

Suivi :

- Enquête de satisfaction des usagers
- Cartographie en ligne permettant de recenser les écueils de l'infrastructure

Constat :

À l'échelle de la CCIVN, les solutions de mobilités sont déployées majoritairement sur le pôle de Vire Normandie, et dans une moindre mesure Condé-en-Normandie, ainsi l'enjeu est de déployer des aires de mobilités sur d'autres communes du territoire. Ces aires de mobilité permettent de rassembler en un même lieu un foisonnement d'offre de mobilité pour faciliter les parcours des usagers.

Objectifs :

- Faciliter l'intermodalité entre les différentes offres de mobilité
- Centraliser l'accès aux services et à l'information dans des lieux accessibles et pertinents
- Améliorer la lisibilité de l'offre et les complémentarités entre les modes de transports (train, cars régionaux, bus, vélo, modes alternatifs….)

Calendrier : Moyen terme

Porteur : CCIVN

Partenaires : Département, SNCF, SDEC Énergie

Subventions :
FEDER
Fonds Vert : volet 2 de la mesure « développement du covoiturage »
France Ruralités (création d'un service ou d'un bouquet de services de mobilité de proximité)
Alvéole + (stationnement vélo couvert)

Action 6 : Requestionner l'offre d'autopartage au-delà de Vire Normandie et Condé-en-Normandie

Axe 2 : Offrir des alternatives à l'autosolisme efficaces pour rejoindre les centralités au sein et en dehors du territoire

Mise en œuvre opérationnelle

- **Expérimenter l'autopartage dans d'autres communes du territoire** : Vassy, Saint-Sever-Calvados, Le Bény Bocage, Saint-Martin-des-Besaces.
- Définir les modalités d'utilisation pour limiter l'effet d'un service exclusivement réservé à quelques personnes du territoire.
- Proposer une **offre d'autopartage sur les autres pôles de proximité** :
  - Noues de Sienne
  - Souleuvre-en-bocage
  - Valdallière

<u>À noter :</u> Compte tenu de retour d'expérience sur les territoires de Vire et de Condé (utilisation du service par un nombre réduit de personnes, service quotidien et non ponctuel pour ces dernières, coût important pour l'intercommunalité…), cette action peut judicieusement évoluée. En effet, il peut être opportun de la décliner en plusieurs actions :

- *Développement du covoiturage (fiche action 7) ;*
- *Expérimentation de véhicules intermédiaires ;*
- *Valorisation de garage solidaire.*

Coût : Selon le renforcement souhaité par la collectivité

Suivi :

Nombre de location
Diversité des publics
Nombre de km parcourus

Constat :

Aujourd'hui 6 véhicules sont disponibles à l'échelle du territoire et sont implantés sur les communes de Vire Normandie et de Condé-en-Normandie. Un fort besoin d'élargir l'offre d'autopartage sur d'autres communes du territoire se pose.

Objectifs :

- Offrir une nouvelle solution de mobilité pratique et spécifique pour un large public de personnes
- Développer des pratiques de mobilité durable
- Encourager l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle

Calendrier : Court terme

Porteur :
CCIVN

Partenaires :

Subventions :

Expérimentation de véhicules intermédiaires

Les véhicules intermédiaires regroupent les véhicules de moins de 600 kg qui se situent entre le vélo classique et la voiture. Il existe ainsi un vaste choix de véhicules afin de pouvoir répondre aux différents besoins de mobilité. Ils sont particulièrement pertinents pour des territoires où les alternatives à l'autosolisme sont peu disponibles, notamment dans les zones de faible à moyenne densité où les offres de transport collectif sont insuffisantes et les modes actifs difficilement mobilisables au-delà des trajets courts. Ces véhicules intermédiaires permettent notamment aux ménages de délaisser une de leurs voitures.

Afin d'expérimenter cette nouvelle forme de mobilité, **l'ADEME a lancé «Extrême Défi »**, initiative visant à rapprocher les acteurs qui proposent des solutions de VI, les territoires et les partenaires de la recherche et de l'innovation. En tant que collectivité territoriale, l'Intercom de la Vire au Noireau peut devenir un territoire d'expérimentation, en participant et proposant son territoire comme testeur de prototypes (inscription sur le site de l'Extreme Défi : https://xd.ademe.fr/participer).

Exemples de territoires ayant déjà lancé l'expérimentation :

- Communauté de communes Grand Pic Saint-Loup (34) : Trois véhicules sont testés (un tricycle à assistance électrique et deux quadricycles électriques). L'expérimentation a démarré fin 2023 pour une durée de 1 an (renouvelable). Dans un premier temps, elle a été ouverte aux agents de la commune de Saint-Bauzille-de-Montmel et de la Communauté de communes pour des déplacements de service. Dès le printemps 2024, elle se poursuit avec un groupe d'expérimentateurs volontaires ayant répondu à un appel à candidature. Une équipe de chercheurs de l'Université de Bretagne Occidentale doit assurer un suivi et une évaluation des usages pour identifier les éléments déclencheurs d'un changement de comportement et accompagner la mise en circulation de nouveaux véhicules. Les testeurs quant à eux s'engagent pour une durée d'au moins un mois à utiliser ce véhicule le plus souvent possible, en remplacement de leur voiture et effectuent un suivi de leur utilisation du véhicule (tenue d'un carnet de bord au quotidien) pour fournir un retour d'expérience. La mise à disposition du véhicule (assuré) est gratuite.
- Communauté de communes du Clunisois (71) : Pareillement, trois véhicules intermédiaires sont concernés (un tricycle et deux quadricycles). Pour l'instant, ce sont les agents de la communauté de communes qui expérimentent ces véhicules pour leurs déplacements. Ensuite, ces véhicules seront mis à disposition des habitants qui souhaitent essayer un véhicule intermédiaire en remplacement de leur véhicule habituel, pour une période qui reste à déterminer. Un appel à testeurs volontaires sera lancé prochainement.

Valorisation d'un garage solidaire

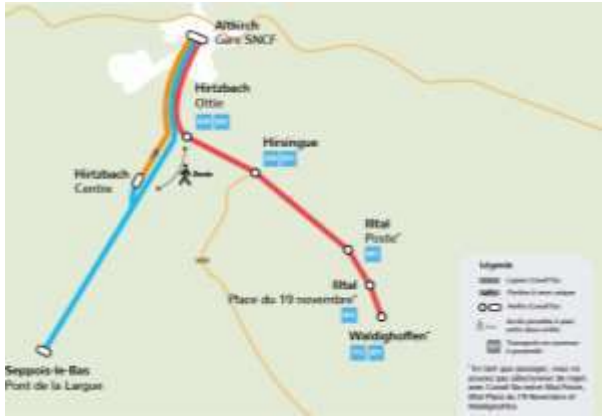
Alors que les véhicules en autopartage pouvaient offrir une solution ponctuelle de déplacement pour un public précaire n'ayant pas les moyens financiers de posséder une voiture, dans l'état actuel, les véhicules intermédiaires peuvent difficilement répondre à cette demande. Ainsi, la CCIVN peut déployer et appuyer des actions à destination de publics rencontrant des difficultés dans la mobilité. Notamment, la CCIVN peut valoriser les prestations portées par un garage solidaire. Ce dernier favorise la mobilité, l'insertion et l'emploi par des solutions de mobilité telles que la réparation, la location ou la vente de véhicules. La CCIVN peut ainsi mettre à disposition des locaux ou encore financer une partie de l'association portant un tel projet.

Action 7 : Renforcer la pratique du covoiturage

Axe 2 : Offrir des alternatives à l'autosolisme efficaces pour rejoindre les centralités au sein et en dehors du territoire

Mise en œuvre opérationnelle

- Accompagnement à la matérialisation et création d'espaces dédiés dans les communes et sur les grands axes routiers structurants, en lien avec les aires de mobilité
- Promotion d'une plateforme unique de covoiturage en lien avec les territoires voisins pour limiter les ruptures entre territoires. **Le choix s'est ainsi porté sur BlaBlaCar Daily.**
- Possibilité de mettre en place des lignes de covoiturage sur les axes routiers les plus fréquentés. Ces lignes sont l'hybridation de l'auto-stop et des transports en commun. Elles se définissent par un itinéraire qui permet la massification des rencontres potentielles entre conducteurs et passagers. Des arrêts permettant la prise en charge et la dépose sont créés sur cet itinéraire. La mise en place de telles lignes peut s'étendre jusqu'à la prise en charge des voyageurs dans un délai d'attente excédant un certain temps.



Le réseau Covoit'Go – CC Sundgau

Coût :
Plateforme : 20 000 € /an (BlaBlaCar Daily)

Lignes de covoiturage : Équipement avec panneaux interactifs pouvant atteindre 70 000€ pour une ligne

Place de covoiturage : 550 € sur emplacement existant et 2500 € ex-nihilo

Suivi :
- Rapport entre le nombre de demandes et le nombre de passagers transportés
- Possibilité de travailler avec une application pour un meilleur suivi

Constat :

Il existe un fort potentiel de développement de la pratique du covoiturage compte tenu de l'augmentation observée ces derniers mois. Si le programme Mobipro peine à trouver un second souffle, il demeure important de développer davantage le covoiturage en ciblant les flux domicile-travail, compte tenu du fait que ces flux sont largement à destination d'une commune en dehors de l'intercommunalité pour laquelle l'offre actuelle de transport en commun ne permet pas d'être compétitive à la voiture individuelle en termes de temps de parcours .

Objectifs :

- Massifier la pratique du covoiturage
- Réduire la part de la voiture ou limiter son utilisation dans les trajets du quotidien

Calendrier : Court terme

Porteurs :
CCIVN, Communes

Partenaires :
Opérateur de covoiturage, Département, EPCI voisins

Subventions :
Fonds Vert : volet 2 de la mesure « développement du covoiturage »

Action 8 : Développer la mobilité des services et commerces vers la population

Axe 2 : Offrir des alternatives à l'autosolisme efficaces pour rejoindre les centralités au sein et en dehors du territoire

Mise en œuvre opérationnelle

Pour l'offre de mobilité inversée :

- **Commerce et alimentation :** distributeur de pain, de produits locaux, commerçants ou marchés itinérants, lieu unique pour le retrait de paniers rassemblant les produits de plusieurs producteurs *(action incluse dans le Projet Alimentaire de Territoire – « Créer des interconnaissances et synergies entre les acheteurs et les producteurs »)*
- **Santé** : Médicobus *(action incluse dans le Contrat Local de Santé entre la CCIVN et l'ARS Normandie)*
- **Services publics de l'État via les maisons France Service** : la Poste, la CAF, Sécurité sociale, Pôle Emploi. Une réflexion peut aussi être portée sur les maisons France-Service itinérantes. (pour les pôles les plus ruraux)

Coût :
Selon le service souhaité

Suivi :
Inclus dans le PAT et le CLS
Interne aux maisons France Service

Constat :

Lors du diagnostic, il a été identifié un besoin de développer des offres de mobilité inversée pour l'ensemble des services de première nécessité, notamment à destination des personnes âgées devant renoncer à la voiture. Cette problématique risque de devenir de plus en plus prégnante compte tenu du fait du vieillissement de la population.

Objectifs :

- Réduire l'isolement des personnes
- Répondre aux besoins en services et équipements des usagers

Calendrier : Court terme

Porteur :
CCIVN

Partenaires :
Région Normandie, France ruralités, Assurance Maladie, État

Subventions :
Fond d'Intervention Régional

Action 9 : Élaborer et mettre en œuvre un schéma directeur des modes actifs

Axe 3 : Développer des solutions de mobilité durable

Mise en œuvre opérationnelle

Un schéma directeur cyclable est un outil de programmation et de planification permettant de définir les actions à mettre en place à court, moyen et long termes pour améliorer et encourager la pratique cyclable à l'échelle de l'intercommunalité. Il permet la programmation des investissements dans un plan pluriannuel.

Le SDC se structure en 3 étapes : un diagnostic des pratiques actuelles et des services disponibles, une stratégie et un plan d'actions. L'enjeu de co-construction et de concertation y est primordial afin de fédérer l'ensemble des acteurs de l'écosystème vélo.

Le SDC vise à augmenter la part modale du vélo au quotidien en répondant aux besoins :

- Créer des liaisons cyclables intercommunales pour promouvoir l'usage du vélo au quotidien, mais également mettre en valeur l'enjeu touristique et de loisir du territoire.
- Définir un maillage des itinéraires cyclables afin de structurer un réseau communautaire hiérarchisé, sécurisé et lisible.
- Organiser les services liés au vélo : stationnements, location, communication, animation…

La mise en œuvre du SDC ambitionne ainsi d'augmenter la pratique vélo au quotidien et contribuer à la diminution de l'impact environnemental, de proposer une offre de transport alternative à la voiture et d'améliorer la santé de la population via une activité physique régulière.

Coût :
Voir le SDC

Suivi :
Voir le SDC

Constat :

L'intercommunalité de la Vire au Noireau ayant pris la compétence mobilité est devenue l'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) locale sur son ressort intercommunal. Elle définit ainsi la politique de mobilité de manière générale et notamment le vélo.
.

Objectifs :

- Développer une stratégie cyclable à l'échelle de la CCIVN ciblant la pratique quotidienne, de loisirs et touristique.
- Augmentation de la part modale du vélo dans les trajets quotidiens

Calendrier : En cours

Porteur :
CCIVN

Partenaires :
Communes, Département, Région

Subventions :

Action 10 : Enrichir les services vélo complémentaires

Axe 3 : Développer des solutions de mobilité durable

Mise en œuvre opérationnelle

➢ *Intégrée au Schéma directeur cyclable*

En parallèle du réseau cyclable plusieurs services sont à déployer à l'échelle intercommunale :

- Stationnements sécurisés adaptés au besoin en fonction du temps de stationnement
- Bornes de réparation et stations de gonflage
- Aires de service
- Service de location de VAE longue durée
- Actions de formation pour l'apprentissage du vélo et mécanique vélo
- Animation de la pratique
- Communication autour de la pratique

Coût :
Selon la stratégie adoptée
Voir le SDC

Suivi :
Voir le SDC

Constat :

Afin de créer un écosystème vélo et de favoriser la pratique cyclable, les infrastructures cyclables ne sont pas les seuls leviers et paramètres à développer. En effet, divers services à l'attention des cyclistes permettent de répondre aux besoins des usagers et d'encourager la pratique.

Objectifs :

- Augmentation de la part modale du vélo dans les trajets quotidiens

Calendrier : En cours - Court terme

Porteur :
CCIVN

Partenaires :
Communes, Département, Région

Subventions :

Action 11 : Accompagner le déploiement des bornes IRVE

Axe 3 : Développer des solutions de mobilité durable

Mise en œuvre opérationnelle

- Accompagner le déploiement des bornes IRVE sur le territoire en lien avec le SDEC pour assurer un déploiement cohérent
- Etude d'opportunité sur le programme Advenir (Avere France, Ademe)

Coût :
- Coût borne lente < 7 kW : **~ 2 000 €HT**
- Prix borne accélérée 7 kW < 22 kW : **~ 4 000 €HT**
- Prix borne rapide 22 kW < 50 kW : **~ 15-50 000 €HT**
- Prix borne ultra-rapide > 50 kW : **~ 80-150 000 €HT**

Suivi :
Nombre d'implantations réalisées
Taux d'équipement des communes
Suivi des équipements à l'échelle de l'EPCI
Suivi du nombre de recharges mensuelles

Constat :

Afin de faciliter l'adoption des véhicules électriques, multiplier les infrastructures de recharge pour faciliter les déplacements en véhicules électriques est nécessaire.

Objectifs :

Favoriser des déplacements plus sobres

Calendrier : Court terme

Porteur :
CCIVN

Partenaires :
SDEC, ADEME

Subventions :
Programme Advenir

Action 12 : Communiquer sur les offres de mobilité disponibles sur le territoire

Axe 4 : Communiquer, sensibiliser, animer et soutenir l'écosystème des mobilités

Mise en œuvre opérationnelle

Communication en 3 types avec des temporalités différentes :

- **Opérationnelle** (guide voyageurs, logo et déclinaisons graphiques, titres de transport, QR code arrêts, etc) : au lancement de l'offre avec une préparation en amont.
- **Institutionnelle** (valoriser l'offre sur le territoire) : communication en continu
- **Sensibilisation/accompagnement** aux changements de comportements (campagne d'affichage, démarche « aller vers », application, etc.) : continue également, promouvoir les services déployer avec les arguments économiques, écologiques, solidaires de ces actions.

Concertation ponctuelle à prévoir avec les acteurs/habitants par rapport aux retours d'expérience ou développement d'offres en contact direct.

Plusieurs outils peuvent ainsi être utilisés :

- Création d'une identité visuelle spécifique à la mobilité devenant un élément du paysage public connu de tous avec une image forte autour des mobilités.
- Diffusion des documents promotionnels et page web dédiée rassemblant l'ensemble des offres disponibles sur le territoire.
- Communication ciblée (employeurs, salariés, public cible des offres de TAD…).

Coût :

- Campagne d'affichage (Création et impression) : entre 5 000 et 40 000 €
- Publicité et communication sur les réseaux sociaux :
  - Communication : Réalisation en interne
  - Publicité : entre 1 000 et 3 000 € pour le référencement et la diffusion
- Page web dédiée : Réalisation en interne
- Carte des itinéraires cyclables : réalisation chez un prestataire entre 5 000 et 10 000 €
- Communication publicitaire ponctuelle
  - Banderole : Entre 4,5 et 60 € / m²
  - Kakemono : Entre 20 et 220 € / pièce

Suivi :

- Nombre de campagnes réalisées
- Nombre de vues/visiteurs sur les réseaux sociaux et site web

Constat :

L'offre de mobilité sur le territoire est peu connue par les administrés. La communication demeure un levier.

Objectifs :

- Informer rapidement et facilement les usagers sur les différentes offres de mobilité
- Améliorer la communication à destination des usagers
- Améliorer la connaissance pour tous de l'offre de mobilité

Calendrier : Court terme

Porteur :
CCIVN

Partenaires :
Communes, Département

Subventions :

Action 13 : Conseiller et orienter les usagers

Axe 4 : Communiquer, sensibiliser, animer et soutenir l'écosystème des mobilités

Mise en œuvre opérationnelle

- Mise en place de permanences téléphoniques et physiques à destination des habitants du territoire permettra de délivrer des informations et d'apporter un conseil personnalisé sur les solutions de mobilité les plus adaptées : aides locales et nationales, offre de mobilité sur le territoire, changement de pratique de mobilité, mode de déplacements ou de motorisation, etc
- Lieux de permanence physique : Maison du Vélo, Maisons France Services.
- Formation des agents travaillant à l'accueil des publics dans les Maisons France Services pour un premier accompagnement : distribution des supports papiers de communication, indication des horaires des transports en commun, explication du TAD.
- Possibilité de recruter un conseiller en mobilité avec des permanences délocalisées dans les différentes Maisons France Services : fréquences et plages horaires à déterminer.

Coût :
Selon la stratégie adoptée

Suivi :
- Nombre de personnes accompagnées
- Enquête de satisfaction

Constat :

Le changement de pratique doit être accompagné et certains publics nécessitent un accompagnement plus approfondi.

Objectifs :

- Fournir un conseil de qualité pour promouvoir les mobilités alternatives
- Offrir à tous une solution de mobilité

Calendrier : Court terme

Porteur :
CCIVN

Partenaires :
Communes

Subventions :

Action 14 : Animer la pratique grâce à des actions événementielles et de la sensibilisation

Axe 4 : Communiquer, sensibiliser, animer et soutenir l'écosystème des mobilités

Mise en œuvre opérationnelle

Plusieurs actions peuvent être mises en œuvre :

- Organiser des **Challenges Mobilité** avec des lots à la clé. Pour ce faire il convient de définir un calendrier des événements de la mobilité à l'échelle de la CCIVN pour que ces évènements deviennent centraux dans le quotidien des habitants.
- Organiser par exemple une « **Fête de la Mobilité** » pour sensibiliser et informer les habitants, mais également organiser des stands et des activités autour de la mobilité (test de vélo, parcours en vélo, balade patrimoniale, ticket de bus à prix réduit sur la période, projection de films et documentaires…). Cet évènement peut avoir lieu lors de la Semaine européenne de la mobilité (septembre) ou bien à un autre moment de l'année.
- Mettre en place des **ateliers de concertation réguliers** afin de permettre aux habitants de s'approprier la politique mobilité du territoire

Coût :
Selon la stratégie choisie

Suivi :
- Nombre d'évènements
- Nombre de participants par évènement

Constat :

L'animation de la pratique de mobilité est un enjeu important pour faire changer les habitudes. Faire découvrir les nouvelles formes de mobilité de manière ludique et fédérer autour des solutions de mobilité alternatives à l'autosolisme

Objectifs :

- Favoriser le changement de pratique
- Animer l'écosystème de la mobilité

Calendrier : Court terme

Porteur :
CCIVN

Partenaires :
Communes, Associations, entreprises

Subventions :

Action 15 : Accompagner les zones d'activité dans l'élaboration et la mise en œuvre de plans de mobilité (inter)employeurs

Axe 4 : Communiquer, sensibiliser, animer et soutenir l'écosystème des mobilités

Mise en œuvre opérationnelle

- La CCIVN apporte son soutien technique dans le cadre d'une convention de partenariat avec les entreprises intéressées ; leur permettant de bénéficier d'un accompagnement méthodologique et d'un acteur permettant la jointure entre les entreprises dans le cadre d'un PDM inter-employeurs.
- Communication auprès des entreprises du territoire intercommunal des différents intérêts liés à cette démarche d'élaboration d'un PDMe :
  - Environnementaux : démarche de management environnemental, image éco-responsable consolidée,
  - Sociaux : solutions aux problèmes de retard des salariés, de stationnement ou liés à des évènements extérieurs à l'entreprise, mais affectant la mobilité (météo, grève des transports en commun, blocages routiers), fidélisation des collaborateurs, attractivité liée au recrutement, réduction des risques d'accident liés aux déplacements,
  - Economiques : Equité sociale entre collaborateurs, rationalisation des dépenses de transport de l'entreprise, optimisation du télétravail, accompagnement d'une relocalisation d'activité le cas échéant…
- Élaboration d'une fiche méthodologique rappelant les différentes étapes constituant un plan de mobilité inter-employeurs : préparation de la démarche, diagnostic, plan d'actions, mise en œuvre et évaluation.

Réalisation conjointe du diagnostic et du plan d'actions avec des ateliers de concertation, des enquêtes diffusées auprès des salariés

Coût :
Selon la stratégie adoptée

Suivi :
- Nombre de plans adoptés
- Suivi interne aux entreprises

© ADEME

Constat :

Les solutions de déplacement ne sont pas connues ou prises en main par une part de la population. Or, les flux domicile - travail offrent un potentiel indéniable pour le développement des solutions alternatives à l'autosolisme.

Objectifs :

- Réduire l'isolement des personnes
- Répondre aux besoins en services et équipements des usagers

Calendrier :

Court à moyen terme

Porteur :
CCIVN

Partenaires :
Mobylis, Entreprises, CCI-CMA

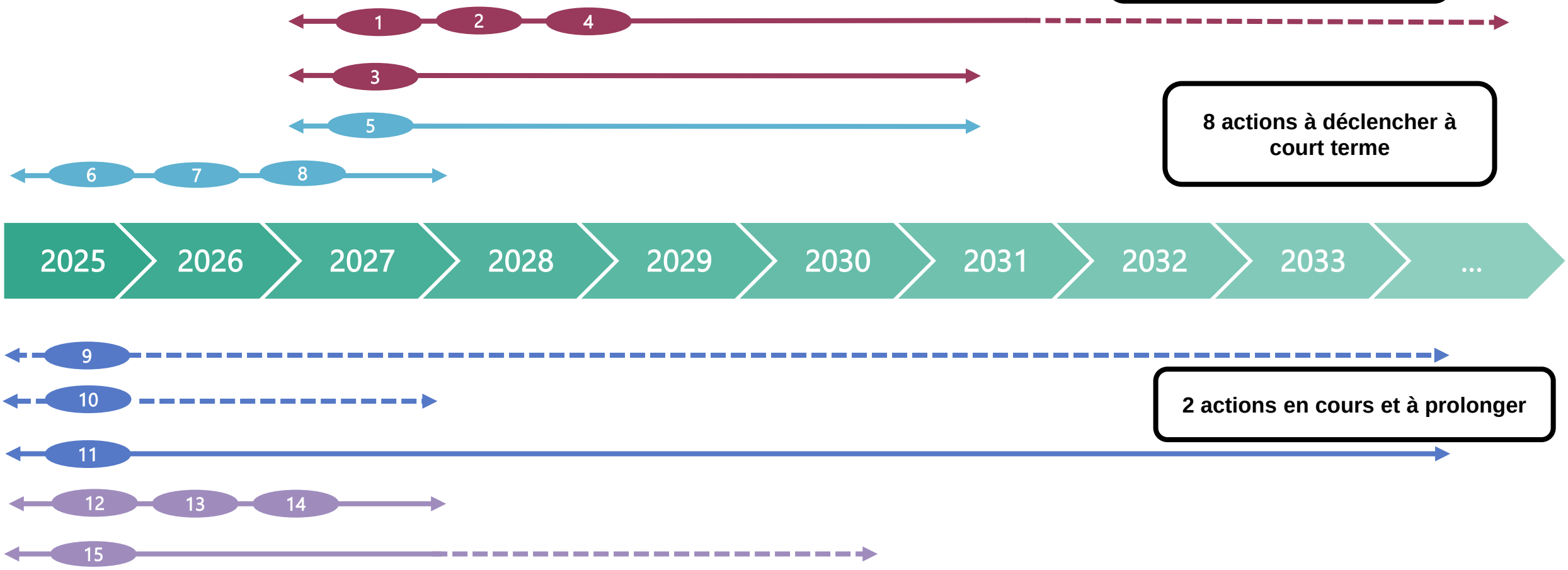
Subventions :

Chronologie de mise en œuvre des actions du PDMS

5 actions à mettre en place progressivement

8 actions à déclencher à court terme

2 actions en cours et à prolonger



Rappel des axes :

Axe 1 : Favoriser le recours aux transports en commun par une offre adaptée et cohérente

Axe 2 : Offrir des alternatives à l'autosolisme efficaces pour rejoindre les centralités au sein et en dehors du territoire

Axe 3 : Développer des solutions de mobilité durable

Axe 4 : Communiquer, sensibiliser, animer et soutenir l'écosystème des mobilités

04

Outils de suivi et évaluation

Suivi, évaluation et gouvernance du PDMS

➔ Le PDMS a vocation à être évalué dans leur mise en œuvre et leurs impacts. Pour se faire plusieurs éléments peuvent être déployés à l'échelle de l'Intercom de la Vire au Noireau :

Créer un comité technique et un comité de pilotage portés par la CC afin d'évaluer **annuellement les actions** mises en œuvre, les actions retardées ou encore les actions ayant été modifiées.

Analyser l'évolution :

- De la part modale des différents modes de déplacements
- Des distances domicile-travail et du nombre d'actifs travaillant en dehors du territoire
- Des émissions de GES dus aux transports
- De l'appréciation et de la perception de la politique de mobilité par le grand public
- Des différents outils de suivi indiqués dans chaque fiche action et dans la partie ci-après « Méthodologie de suivi »

Une diversité d'acteurs :

Porteurs

- Région Normandie
- CCIVN
- Mobilys

- Département du Calvados
- Communes
- EPCI voisins
- Etat
- SNCF
- Mobipro
- Offices de tourisme
- CCI-CMA
- France ruralités
- Assurance Maladie
- Opérateur de covoiturages
- Entreprises
- Associations
- SDEC Energie

Méthodologie de suivi du Plan de mobilité simplifié

Champ d'intervention des politiques menées	Outils de suivi
Transports collectifs Actions concernées : **1 ; 2 ; 3 ; 4**	• Nombre de lignes de transport collectif proposées • Nombre de km offerts par ces lignes • Amplitude et cadencement des lignes • Nombre d'arrêts sur le territoire (transport en commun, train et TAD) • Nombre de personnes résidant à moins de 500 m d'un arrêt • Nombre de validation de titre de transport par ligne et par service mensuellement et annuellement • Analyse qualitative des voyageurs (tranches d'âge ; voyageurs ponctuels ; abonnés) • Nombre de trajets effectués (TAD) • Taux de remplissage des véhicules et taux de fréquentation • Enquêtes de satisfaction
Action sociale et solidarité Actions concernées : **3 ; 6 ; 8 ; 13**	• Nombre d'arrêts et de lignes adaptés aux normes PMR • Nombre de personnes bénéficiaires du tarif solidaire dans les transports et utilisant les services de mobilité • Nombre de personnes accompagnées pour l'apprentissage du vélo • Nombre de trajets effectués par les véhicules partagés • Nombre de personnes bénéficiant des offres de mobilité inversée • Enquêtes de satisfaction

Méthodologie de suivi du Plan de mobilité simplifié

Champ d'intervention des politiques menées	Outils de suivi
Mobilité partagée Actions concernées : **5 ; 6 ; 7 ; 15**	• Nombre de trajets de covoiturage recensés via les plateformes de covoiturages • Nombre de places et aires de covoiturage • Taux de remplissage des aires de covoiturage • Taux de remplissage des véhicules par trajet covoituré • Nombre de trajets réalisés en véhicules en autopartage • Enquêtes de satisfaction
Mobilité active Actions concernées : **9 ; 10**	• Nombre de km aménagés conformes aux recommandations du CEREMA • Nombres d'itinéraires aménagés • Adoption du SDC • Comptage flux de cyclistes (compteurs fixes et/ou mobiles) • Nombre d'ateliers en faveur de la pratique cyclable réalisés et nombre de personnes ayant participé • Nombre de location de VAE et nombre de km parcourus • Nombre de stationnement vélo sécurisé • Comptage vélos stationnés dans l'espace public • Nombre d'halte-repos sur les itinéraires touristiques et de loisirs • Enquêtes de satisfaction

Méthodologie de suivi du Plan de mobilité simplifié

Champ d'intervention des politiques menées	Outils de suivi
Intermodalité Actions concernées : **5 ; 7 ; 10**	• Nombre de lignes de car permettant une correspondance de moins de 20 min. • Nombre de places de stationnement aux arrêts majeurs du territoire (vélo et voiture) et taux de remplissage • Modes de déplacement utilisés pour rejoindre les arrêts principaux et gares du territoire • Enquêtes de satisfaction
Ecomobilité et démobilité Actions concernées : **11**, **15**	• Nombres d'heures effectuées en télétravail (suivi interne des entreprises) • Enquêtes de satisfaction • Nombre de bornes de recharge électriques installées dans l'espace public • Nombre de véhicules électriques dans le parc automobile
Animation et communication Actions concernées : **AXE 4**	• Nombre d'entreprises et ZAE ayant mis en œuvre un plan de mobilité (inter)employeur • Nombre d'entreprise labellisé « Employeur Pro-Vélo » sur le territoire • Nombre d'ateliers/événements en lien avec la mobilité mis en place et nombre de participants • Nombre de réunions et comités réalisés avec les partenaires • Nombre de visiteurs à la Maison du Vélo • Visibilité des supports de communication • Enquêtes de satisfaction

DE LA VIRE AU NOIREAU
TERRE D'EXCELLENCE

IMMERGIS