

RAPPORT DÉTAILLÉ



Coutances Mer et Bocage

Diagnostic en vue de l'élaboration
d'une stratégie de mobilité rurale

Février 2021

10007587

VOTRE INTERLOCUTEUR :

Guillemette PINAROLI

Tél. : 06 07 03 43 43

E-mail : g.pinaroli@inddigo.com



www.inddigo.com



Table des matières

1	ENJEUX ET MÉTHODES	4
1.1	OBJECTIFS DE L'ÉTUDE	4
1.2	CADRE DE L'ÉTUDE	4
1.3	ÉTAPES DE L'ÉTUDE	5
2	MON TERRITOIRE, MES HABITANTS	6
2.1	L'ORGANISATION DE L'ARMATURE TERRITORIALE	6
2.1.1	LE TERRITOIRE	6
2.1.2	UNE RÉPARTITION DE LA POPULATION HÉTÉROGÈNE	7
2.1.3	DES LOGIQUES DE POLARISATION MULTIPLES	8
2.1.4	DES STRATÉGIES RÉSIDENTIELLES DIVERSIFIÉES	9
2.1.5	DES ZONES D'EMPLOI QUI SUIVENT LES LOGIQUES DE POLARISATION DE L'HABITAT	15
2.1.6	LE POSITIONNEMENT ET LA LOCALISATION DES ZONES D'EMPLOIS	17
2.1.7	DES SERVICES DIFFUS SUR LE TERRITOIRE AVEC UNE CONCENTRATION SUR LA VILLE-CENTRE	19
2.1.8	DES SERVICES PROPOSÉS SUR LE TERRITOIRE MAIS AVEC UNE TYPOLOGIE DIFFÉRENTE	20
	SYNTHÈSE DE CETTE ÉTAPE	24
2.2	LA VULNÉRABILITÉ EN MATIÈRE DE MOBILITÉ	25
2.2.1	QU'ENTENDONS-NOUS PAR VULNÉRABILITÉ ?	25
2.2.2	FOCUS SUR LA DISPONIBILITÉ DE LA VOITURE	26
2.2.3	FOCUS SUR LES REVENUS	28
2.2.4	FOCUS SUR L'ACCÈS A L'EMPLOI	31
2.2.5	FOCUS SUR L'ÂGE	36
2.2.6	SYNTHÈSE DE CETTE ÉTAPE	39
2.3	LA DEMANDE DE MOBILITÉ	40
2.3.1	MOTIFS DE DÉPLACEMENTS ET PARTS MODALES	40
2.3.2	DÉPLACEMENTS DOMICILE-ÉTUDE	46
2.3.3	DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL	51
2.3.4	SYNTHÈSE DE LA CONCERTATION	54
3	OFFRE DE MOBILITÉ DE MON TERRITOIRE ET USAGE	63
3.1	LA VOITURE	63
3.1.1	L'OFFRE ROUTIÈRE ET LES VOIRIES	63
3.1.2	L'OFFRE ROUTIÈRE ET L'ACCIDENTOLOGIE	66
3.1.3	L'OFFRE ROUTIÈRE ET LE STATIONNEMENT	68
3.2	LES TRANSPORTS COLLECTIFS	70
3.2.1	RAPPEL DU CONTEXTE JURIDIQUE	70
3.2.2	L'OFFRE FERROVIAIRE	70
3.2.3	LES CARS RÉGIONAUX	73
3.2.4	COSIBUS	75
3.2.5	LES TRANSPORTS SCOLAIRES RÉGIONAUX	77
3.3	L'OFFRE EN MODES ACTIFS	78
3.3.1	LE VÉLO	78
3.3.2	LA MARCHÉ	80
		82
3.4	LES AUTRES MODES ALTERNATIFS ET/OU LES SOLUTIONS POUR SE DÉPLACER AUTREMENT OU MOINS	82
3.4.1	LE COVOITURAGE	82
3.4.2	LA COUVERTURE RÉSEAU	83
3.4.3	LES AIRES DE RECHARGE ÉLECTRIQUE ET L'AUTOPARTAGE	84

3.4.4	L'HYDROGÈNE.....	86
3.4.5	LES SERVICES DE PROXIMITÉ.....	86
3.4.6	LA MOBILITÉ INCLUSIVE	86
4	SYNTHÈSE ET ENJEUX	88
4.1	LES GRANDS CONSTATS : SOCLE DES ENJEUX ET PROPOSITIONS.....	88
4.1.1	UNE ÉCHELLE DE TERRITOIRE PERTINENTE POUR ÉTUDIER LA MOBILITÉ.....	88
4.1.2	DES ACTIONS À METTRE EN PLACE À L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE, MAIS EN DISTINGUANT LES CARACTÉRISTIQUES TERRITORIALES ET DÉMOGRAPHIQUES	89
4.1.3	UNE OFFRE DE TRANSPORT QUI N'EST PAS INEXISTANTE MAIS À COMPLÉTER, CONFORTER ET ADAPTER AUX PARTICULARITÉS DU TERRITOIRE	91
4.1.4	DES ACTEURS DU TERRITOIRE ET DES ÉLUS ENGAGÉS ET CONCERNÉS	92
4.2	DES SOCLES AUX ENJEUX :ORIENTATIONS PUIS ACTIONS.....	92

1 ENJEUX ET MÉTHODES

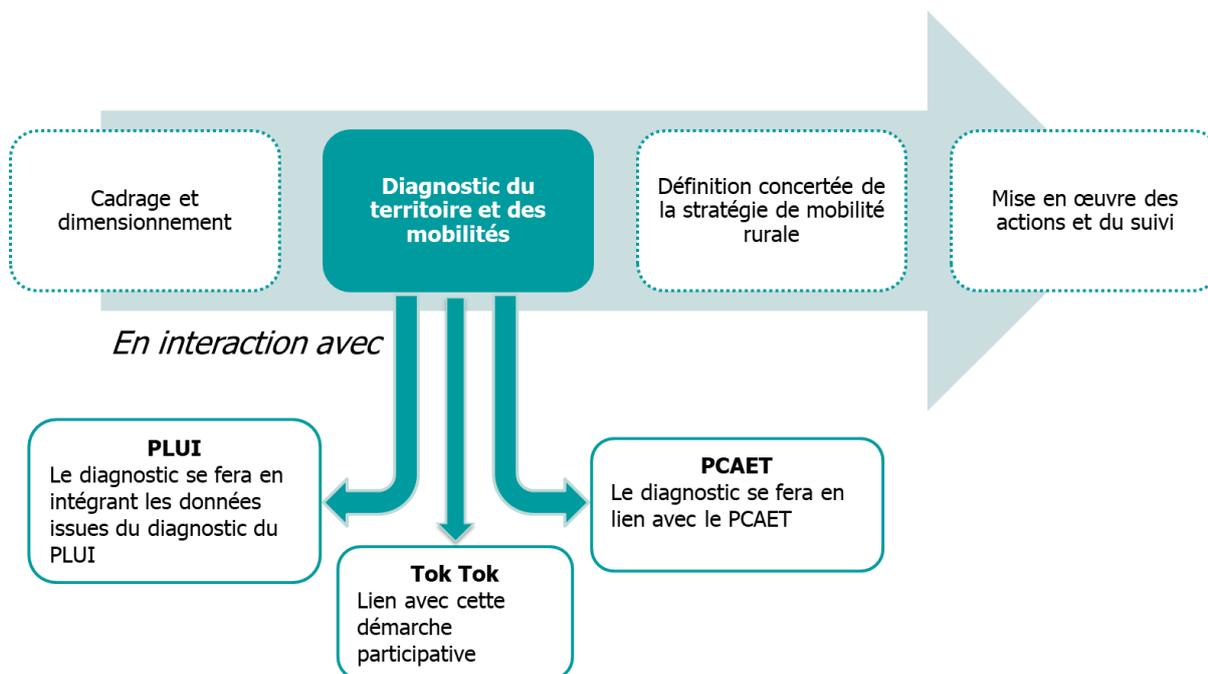
1.1 OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

L'objectif de ce présent rapport est d'établir un **diagnostic** des **dynamiques territoriales** liées à la **mobilité** et les **déplacements**, en lien avec la Loi d'Orientation des Mobilités. Cet objectif se détaille en quatre enjeux :

- l'identification de l'adéquation (ou non) de l'offre actuelle des services avec les besoins de la population ;
- la mise en exergue de la dépendance et des alternatives à l'usage de la voiture individuelle ;
- l'identification des difficultés de mobilité (publics et causes) ;
- l'identification des priorités (cibles et motifs d'usage) sur lesquelles une action territoriale peut être pertinente

1.2 CADRE DE L'ÉTUDE

Le diagnostic est la première étape, permettant par la suite de **définir une stratégie et mettre en œuvre des actions** en fonction du choix ou non de prendre la compétence Mobilité par la Communauté de Communes (choix devant être acté avant le 31 mars 2020°).



1.3 ÉTAPES DE L'ÉTUDE

Le diagnostic intègre trois parties :

- une analyse des caractéristiques du territoire, des flux et des motifs de déplacements. Cette étape s'intitule « **Mon territoire, mes habitants** » ;
- un état des lieux quantitatif et qualitatif de l'offre de transport. Cette étape s'intitule « **Offre de mobilité de mon territoire et usages** » ;
- Une hiérarchisation des enjeux. Cette étape s'intitule « **Synthèse** ».



Au cours de cette phase de diagnostic, ont été organisés :

- 4 groupes de travail avec les élus ;
- 3 groupes de travail avec les acteurs du territoire ;
- des échanges avec les partenaires¹.

La réalisation de ce rapport s'est également appuyée d'analyse de documents existants et de la récupération de projets existants.

¹ La liste des intervenants a été annexé.

2 MON TERRITOIRE, MES HABITANTS

Cette partie se décompose en trois volets :

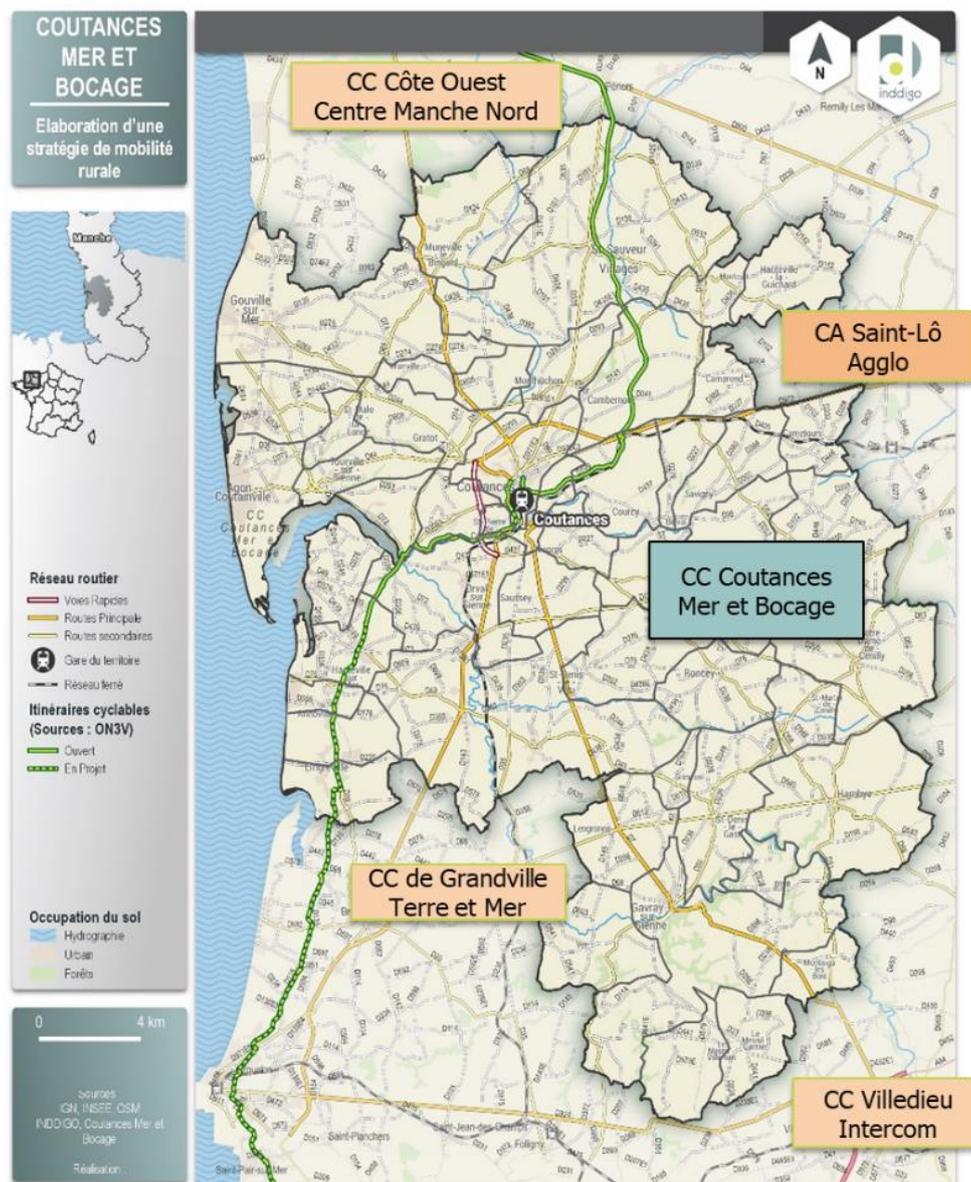
- la description de l'**organisation de l'armature territoriale** ;
- la focalisation de la **vulnérabilité en matière de mobilité** ;
- la **demande de mobilité** sur le territoire.

2.1 L'ORGANISATION DE L'ARMATURE TERRITORIALE

2.1.1 LE TERRITOIRE

Située dans le département de la Manche, la Communauté de Communes Coutances mer et bocage (CMB) a été créée le 1er janvier 2017 à l'issue d'une **fusion de trois EPCI** :

- Communauté de Communes (CC) du Bocage Coutançais ;
- CC du Canton de Saint-Malo-de-la-Lande ;
- CC de Montmartin-sur-Mer.

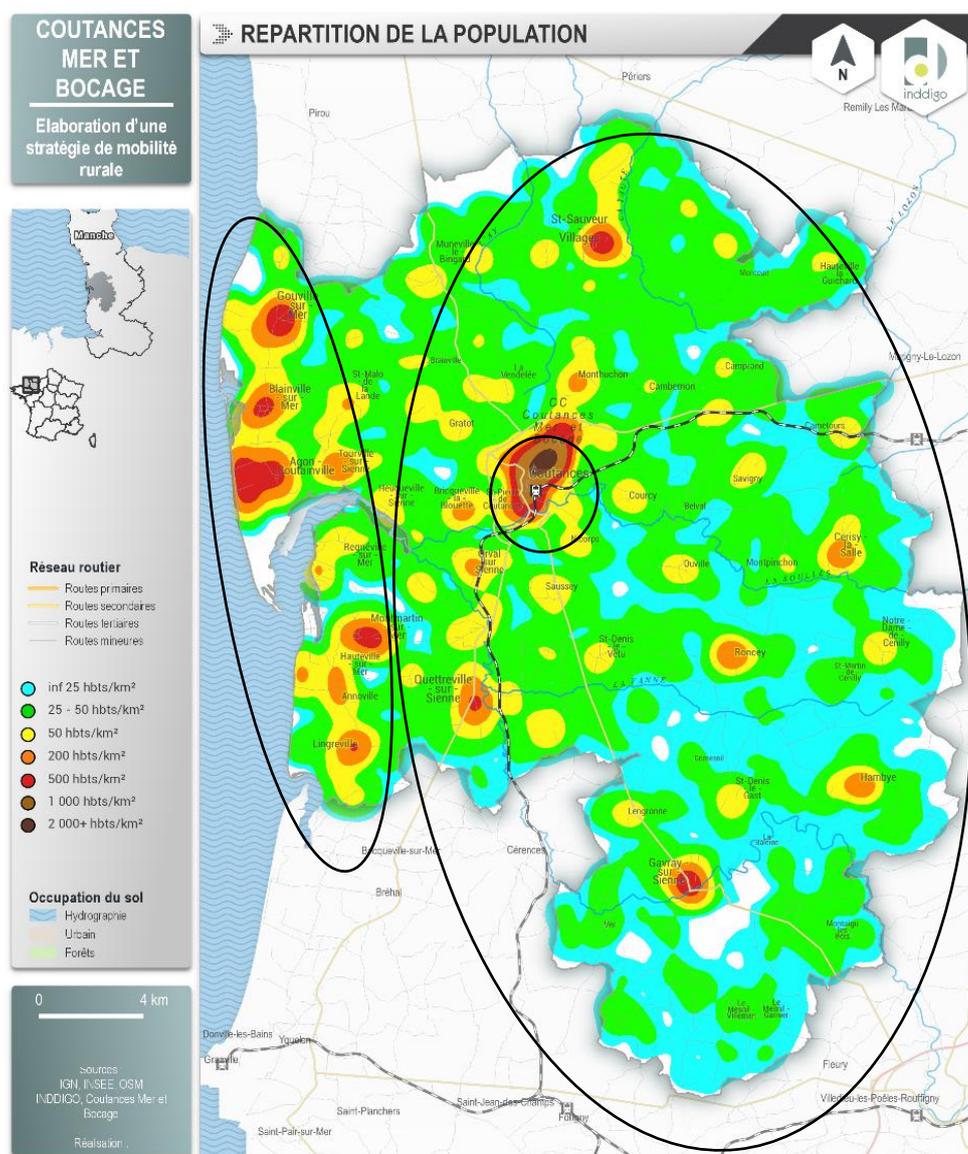


Le territoire est **entouré de quatre EPCI** :

- CC Côte Ouest Centre Manche au nord ;
- CA (Communauté d'Agglomération) Saint-Lô Agglo ;
- CC Villedieu Intercom ;
- CC de Granville Terre et Mer.

Le territoire fait **639 km²**, compte **48.500 habitants** et est composé de **49 communes** dont la ville-centre est **Coutances**. La ville est située au cœur de CMB et au centre de plusieurs voies de communication (route et train) reliant notamment les pôles de Saint-Lô et Granville dans un rayon proche, ou encore Caen et Cherbourg à un rayon plus lointain.

2.1.2 UNE RÉPARTITION DE LA POPULATION HÉTÉROGÈNE



Répartition de la population (réalisation Inddigo)

Dans sa globalité, le territoire a une **densité de population plutôt faible** (76 habitants / km²), mais avec des **situations contrastées** :

- la ville centre de Coutances (9.000 habitants) avec la concentration de population la plus forte à l'échelle de la Communauté de Communes (702 habitants / km²) ;
- la frange littorale de 25 km de long, qui concentre 11 communes soumises à la Loi littorale, avec des densités plutôt importantes (de 50 à 500 habitants / km² dans les villes de la façade maritime). La logique de développement urbain y est rétro-littorale ;
- le bocage, majoritairement rural (hameaux et villages) avec de faibles densités, souvent inférieures à 50 habitants / km², et dans lequel la population se concentre dans des pôles secondaires.

2.1.3 DES LOGIQUES DE POLARISATION MULTIPLES

Les habitants de CMB suivent des **logiques d'attraction d'emplois hétérogènes** en interne mais également vers l'extérieur du territoire, selon la typologie des aires urbaines de l'INSEE. Les découpages territoriaux sont représentatifs des flux de déplacements.

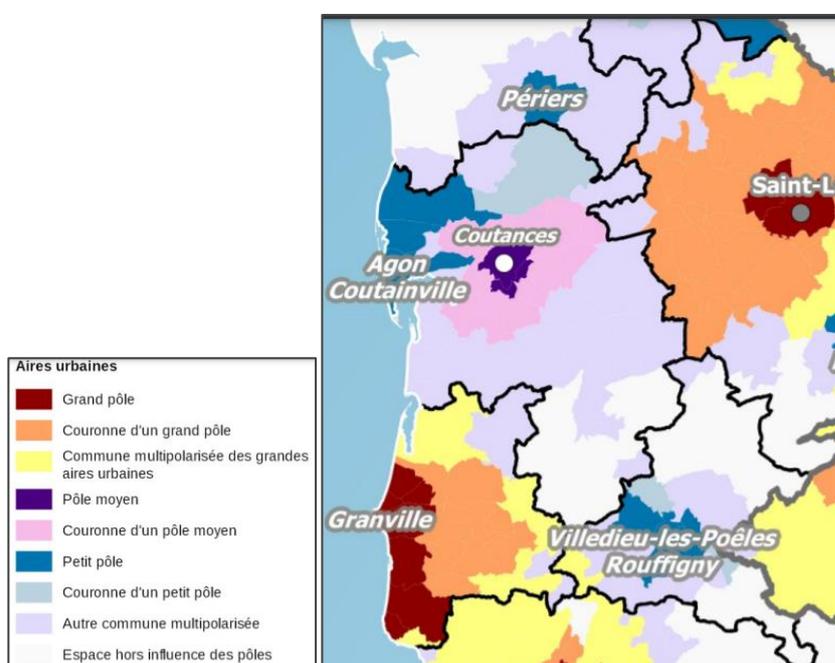
Deux polarisations internes au territoire ressortent :

- une polarisation sur le pôle urbain moyen de Coutances, au centre du territoire ;
- une polarisation sur le petit pôle urbain d'Agon-Coutainville dans le nord-ouest du territoire.

Deux attractions sont également présentes **en dehors de CMB** :

- un secteur central multipolarisé par les différents pôles urbains de Coutances, Granville et Saint-Lô ;
- un secteur Nord polarisé par le petit pôle urbain de Périers.

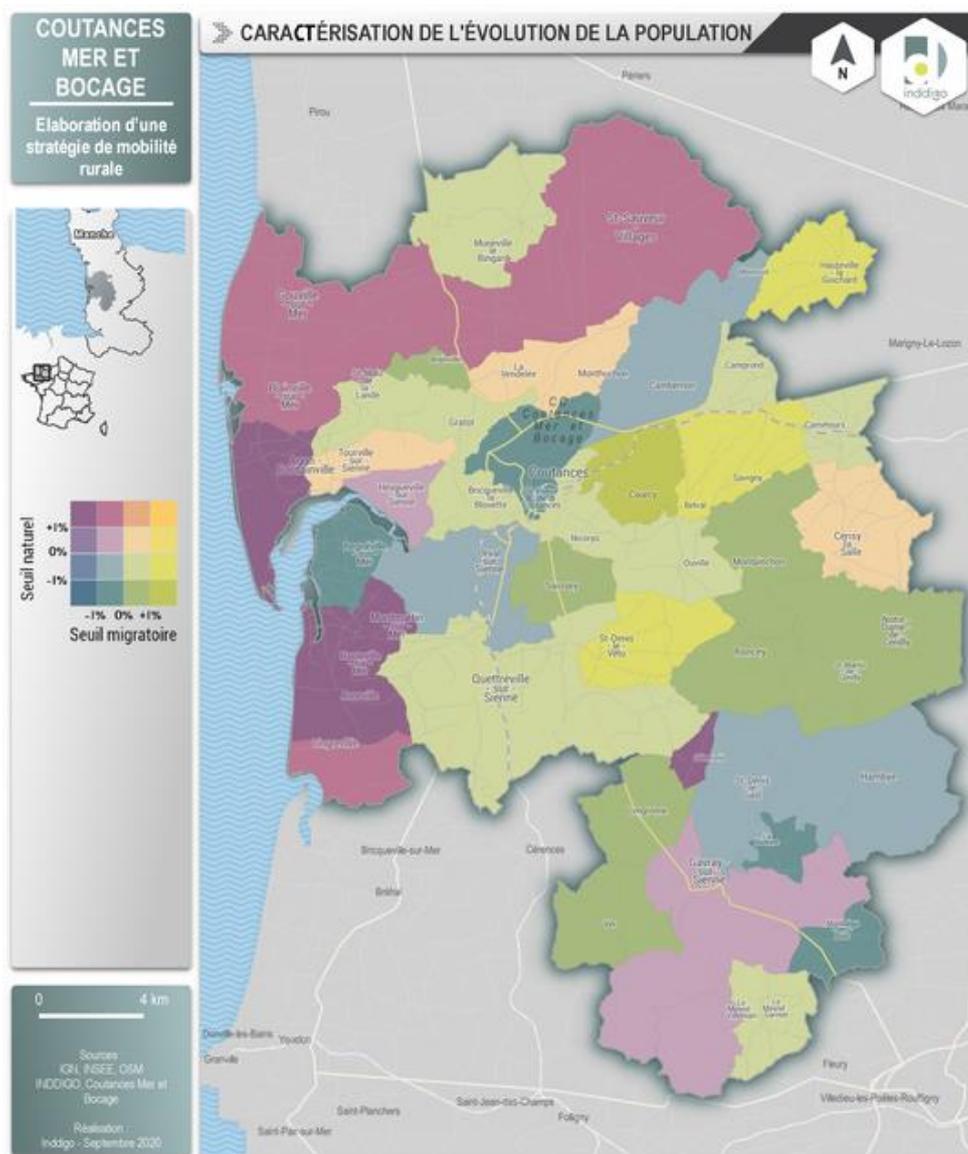
Le secteur Sud de CMB est plus autonome car hors d'influence des pôles.



Les aires urbaines (réalisation DREAL Normandie, selon données INSEE 2010)

2.1.4 DES STRATÉGIES RÉSIDENTIELLES DIVERSIFIÉES

Sur le territoire, on observe des secteurs géographiques **en déclin démographique** comme dans la zone urbaine de Coutances et dans les zones rurales déjà peu habitées, en particulier dans le quart sud-est où le taux de vieillissement est très élevé. Dans ces secteurs, la perte de population fait augmenter la part de **logements vacants** (vacance de 8,3% sur CMB en 2014).



Caractérisation de l'évolution de la population (réalisation Inddigo)

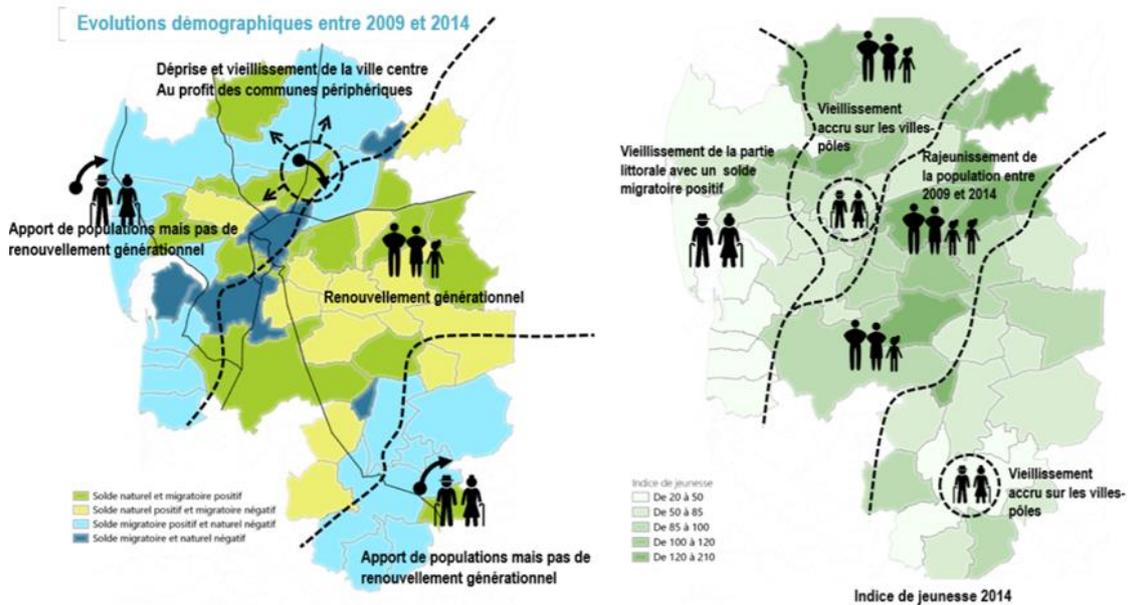
En fonction des catégories de population, les **stratégies résidentielles** identifiées sont différentes :

- des familles s'implantent notamment dans les communes périphériques ouest de Coutances et autour de Saint-Sauveur-Villages ;
- des cadres et professions intellectuelles supérieures et des retraités s'implantent sur la façade maritime (attractivité résidentielle) ;
- des mouvements résidentiels saisonniers sont observés sur le littoral et dans certaines communes du bocage liées à la part importante de résidences secondaires.

À noter...

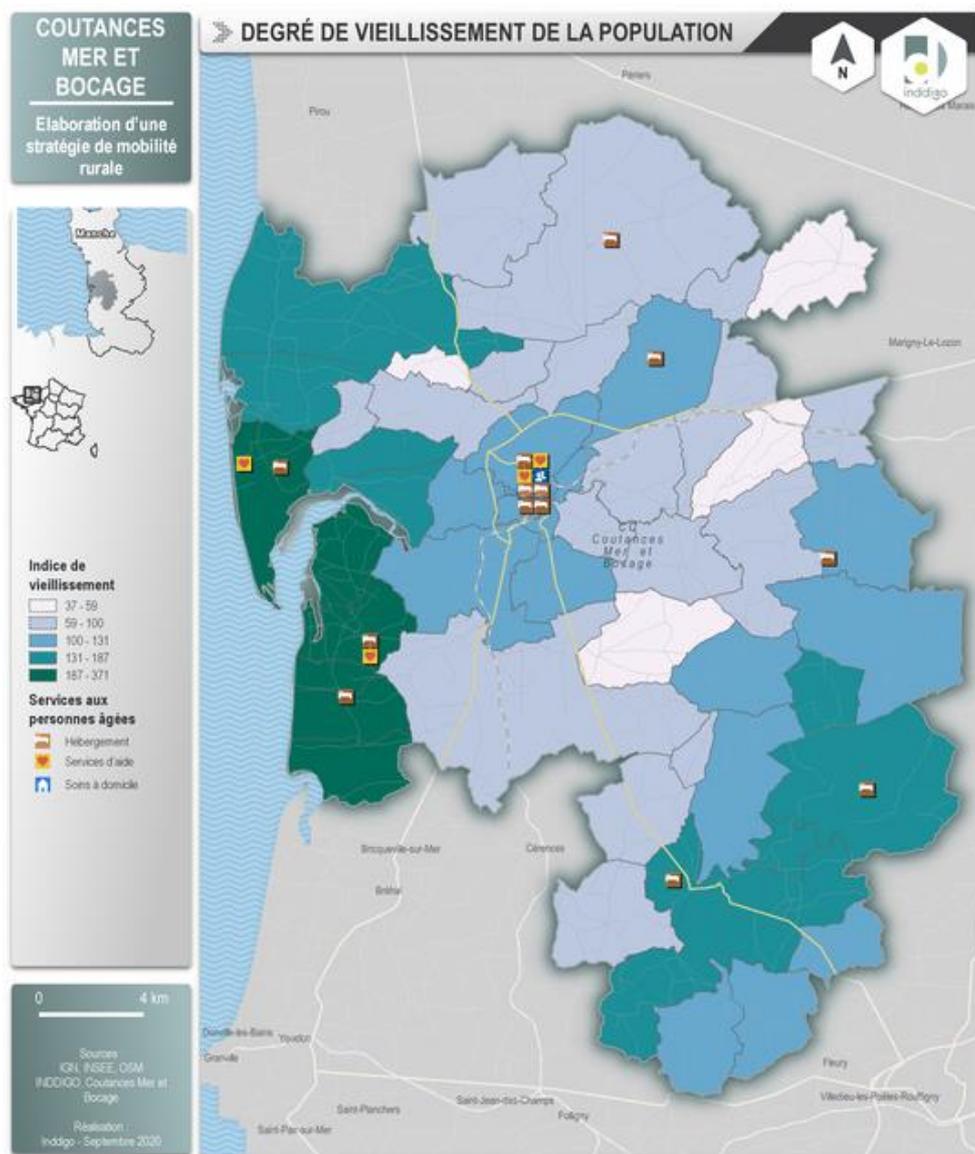
Les consommations d'espaces liées à l'habitat relativement dispersé, qui s'opèrent surtout en dehors des bourgs, renforcent la dépendance à l'automobile a priori. Cette périphérisation résidentielle peut aussi être un levier à la mobilité cyclable du fait :

- des faibles distances périphérie-centre captables par le vélo et le VAE (vélo à assistance électrique) ;
- d'un stationnement des cycles au domicile facilité dans l'habitat pavillonnaire par rapport à l'habitat collectif des centres urbains.



Evolution démographique entre 2009 et 2014 (source : PLUi de CMB, 2020)

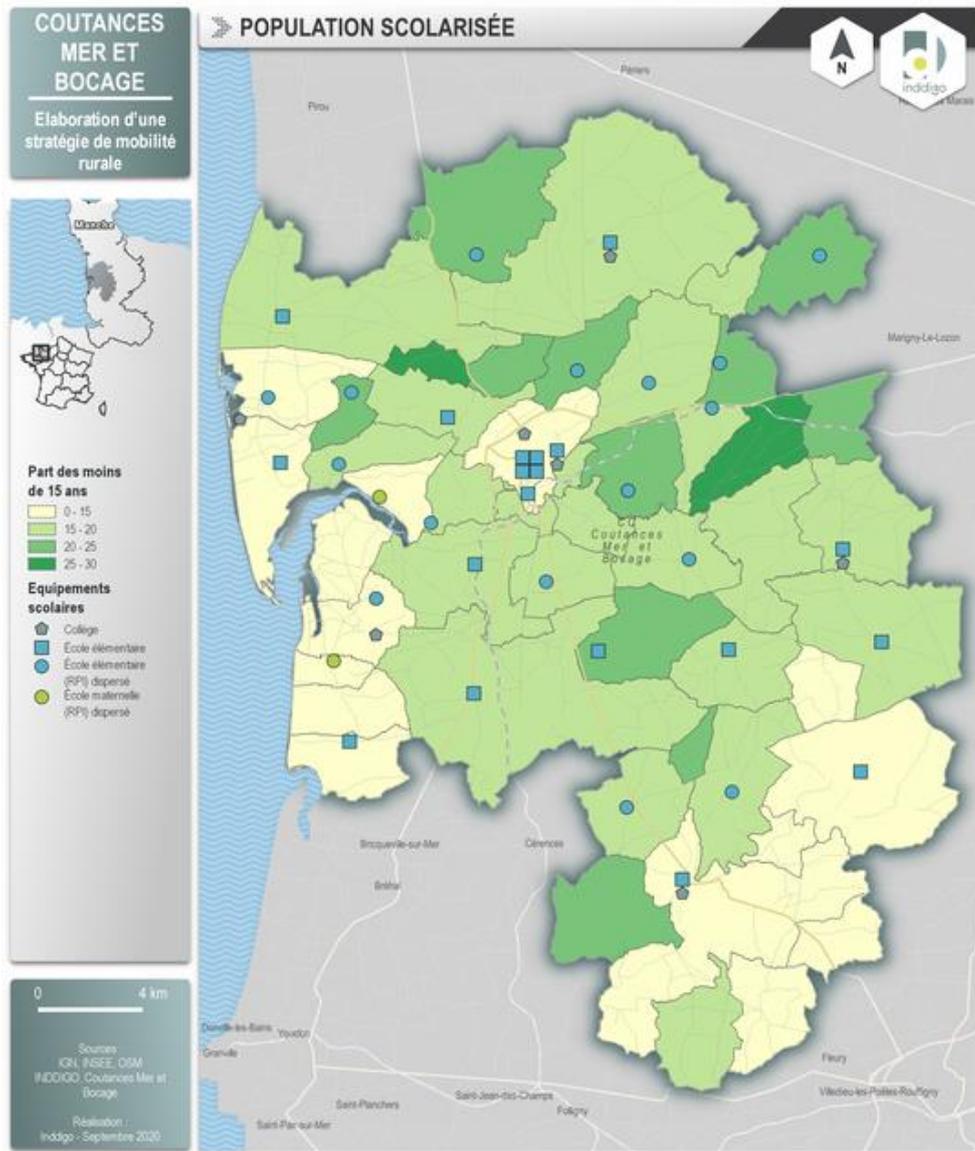
L'**indice de vieillissement** (rapport entre les personnes de plus de 65 ans et les jeunes de moins de 20 ans) varie de 50 dans certaines communes du bocage à plus de 200 sur le littoral, avec un taux compris entre 100 et 130 pour Coutances. A noter que Coutances dispose de nombreux établissements de service dédiés aux personnes âgées. D'ailleurs, ces personnes âgées sont souvent peu motorisées et l'on considère ainsi qu'elles sont en partie captives. A titre de comparaison, la moyenne nationale de cet indice de vieillissement en France métropolitaine se situe autour de 69. A l'inverse, les moins de 15 ans sont davantage présents dans les communes situées autour de Coutances, hormis sur le littoral.



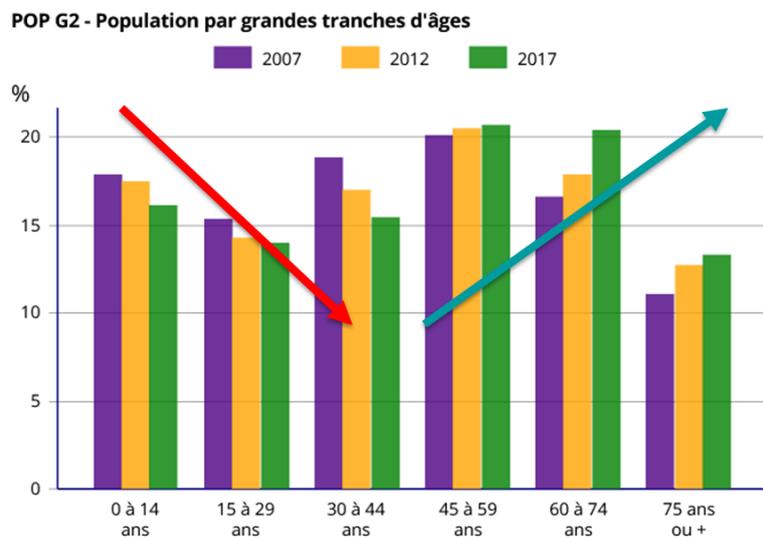
Indice de vieillissement (réalisation Inddigo)

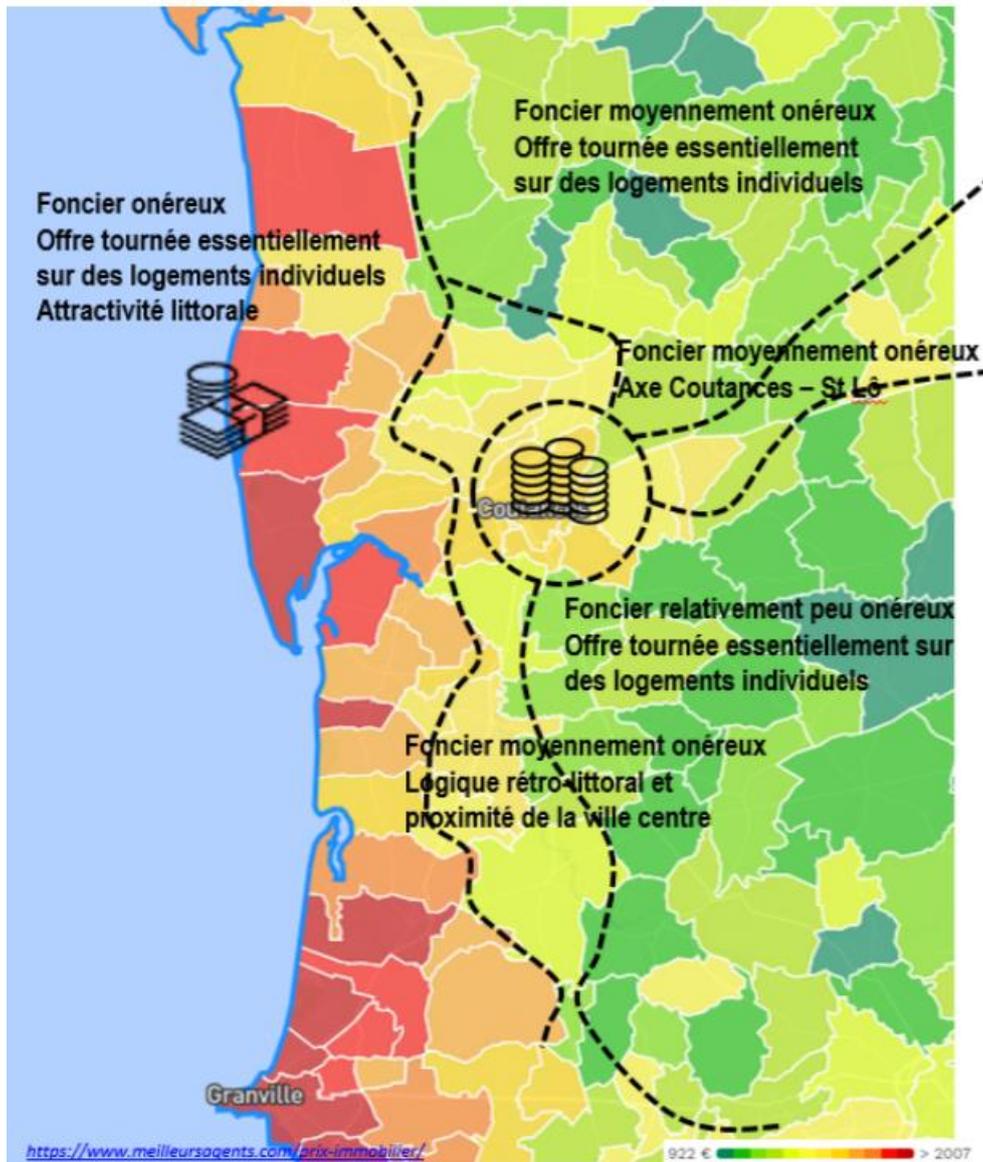
Sur le territoire, le **vieillissement de la population s'opère depuis plus de 10 ans** :

- en 2007, les moins de 45 ans représentaient 52,2 % alors qu'ils ne représentent plus que 45,6 % en 2017 (- 6,6 %). La baisse est davantage marquée chez les 30-44 ans (jeunes parents) ;
 - en 2007, les plus de 60 ans représentaient 27,7% alors qu'ils représentent 33,7 % en 2017 (+ 6 %). La hausse est particulièrement marquée chez les 60-74 ans (jeunes retraités).
- ➔ **Baisse globale des moins de 45 ans et hausse générale des plus de 45 ans**



Part des moins de 15 ans (réalisation Inddigo) ci-dessus et Population par grandes tranches d'âges (Source : INSEE 2017) ci-dessous





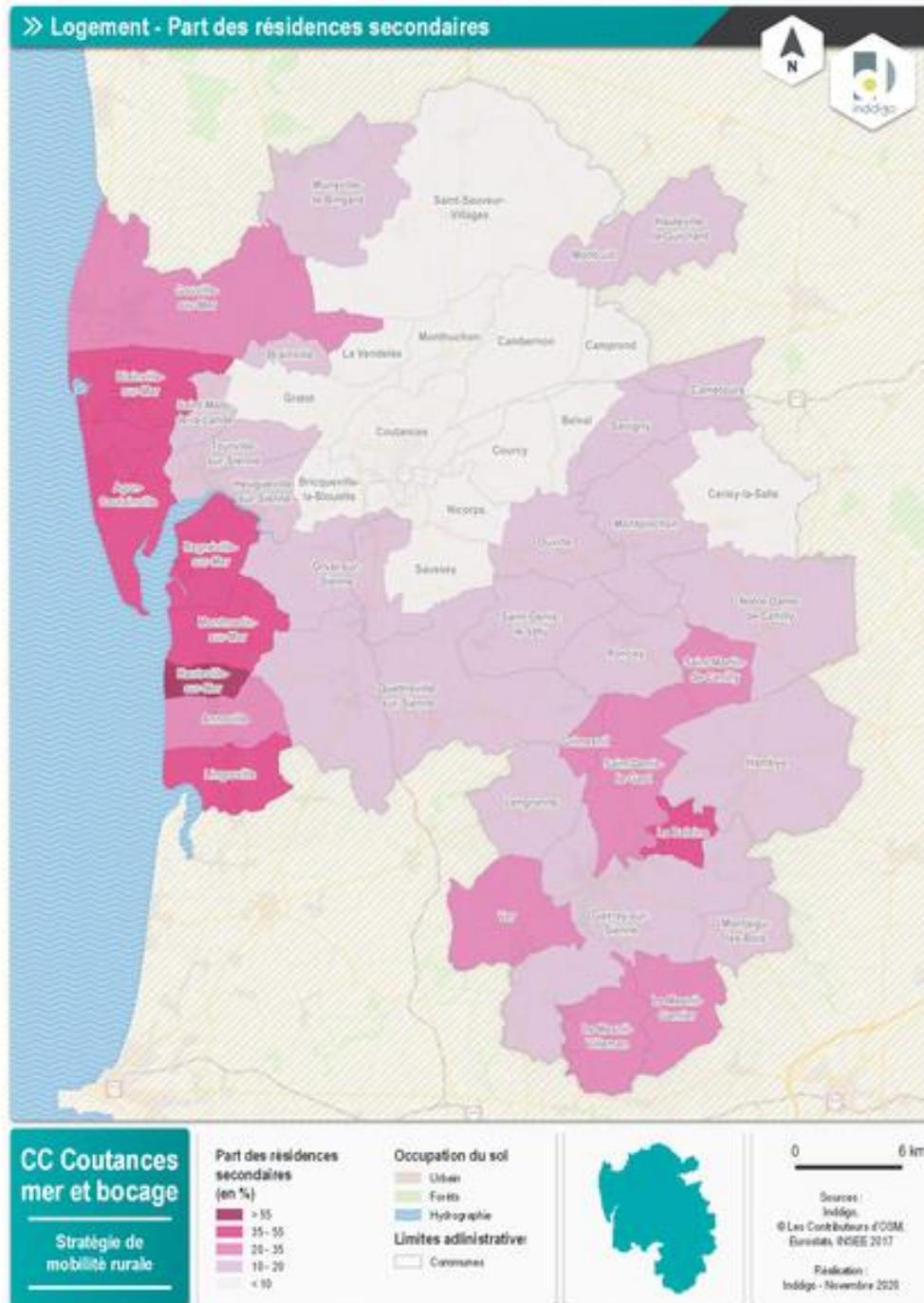
Foncier sur le territoire (Source : PLUi de CMB 2020)

L'inflation foncière suit un **gradient foncier Ouest-Est** avec une attractivité littorale importante et progressivement moins onéreux en allant dans les terres (bocage) :

- les constructions les plus onéreuses sont des habitats individuels majoritairement situés sur la côte et sur Coutances ;
- le foncier moyennement onéreux est surtout situé dans la partie Nord du territoire ainsi que sur l'axe Coutance-Saint-Lô.
- une logique d'implantation rétro-littorale plus abordable pour certains foyers.

Par ailleurs, les parts importantes de **résidences secondaires** se localisent surtout sur le littoral et dans le bocage :

- de 35 % à plus de 55 % sur le littoral ;
- de 20 % à 35 % dans quelques communes du bocage.



Part des résidences secondaires par commune (réalisation Inddigo)

A RETENIR

- Un territoire vaste avec une densité faible
- Coutances : pôle attracteur au sein de CMB
- Des attractions hors CMB et internes au territoire
- La présence de nombreux hameaux et de nouvelles communes avec des centralités dispersées
- Des dynamiques de population très variées au sein de CMB
- Des prix du foncier différents au sein du territoire avec une spécificité littorale marquée par un coût plus élevé et par une part de résidence secondaire plus élevée

L'hétérogénéité du territoire a des incidences sur la mobilité mais l'élément prégnant est que, quelque soit les distinctions au sein de la collectivité, CMB est un territoire rural et étendu nécessitant des déplacements avec un usage de la voiture dominant qui sera approfondi par la suite du diagnostic.

2.1.5 DES ZONES D'EMPLOI QUI SUIVENT LES LOGIQUES DE POLARISATION DE L'HABITAT

Le **bassin d'emploi principal** polarise les emplois sur le centre-ville de Coutances. La ville se compose d'une centralité commerciale historique dans le cœur urbain et est complétée par un pôle commercial périphérique (zones d'activités), davantage organisé sur une logique automobile. Les emplois sont attractifs à l'année.

Les **pôles d'emplois secondaires** sont diffus sur toute la frange littorale et plus importants au nord du territoire (Gouville, Blainville et Agon-Coutainville) mais soumis à une logique saisonnière. Ils sont davantage disséminés et parsemés au sein du bocage (Saint-Sauveur, Gavray).

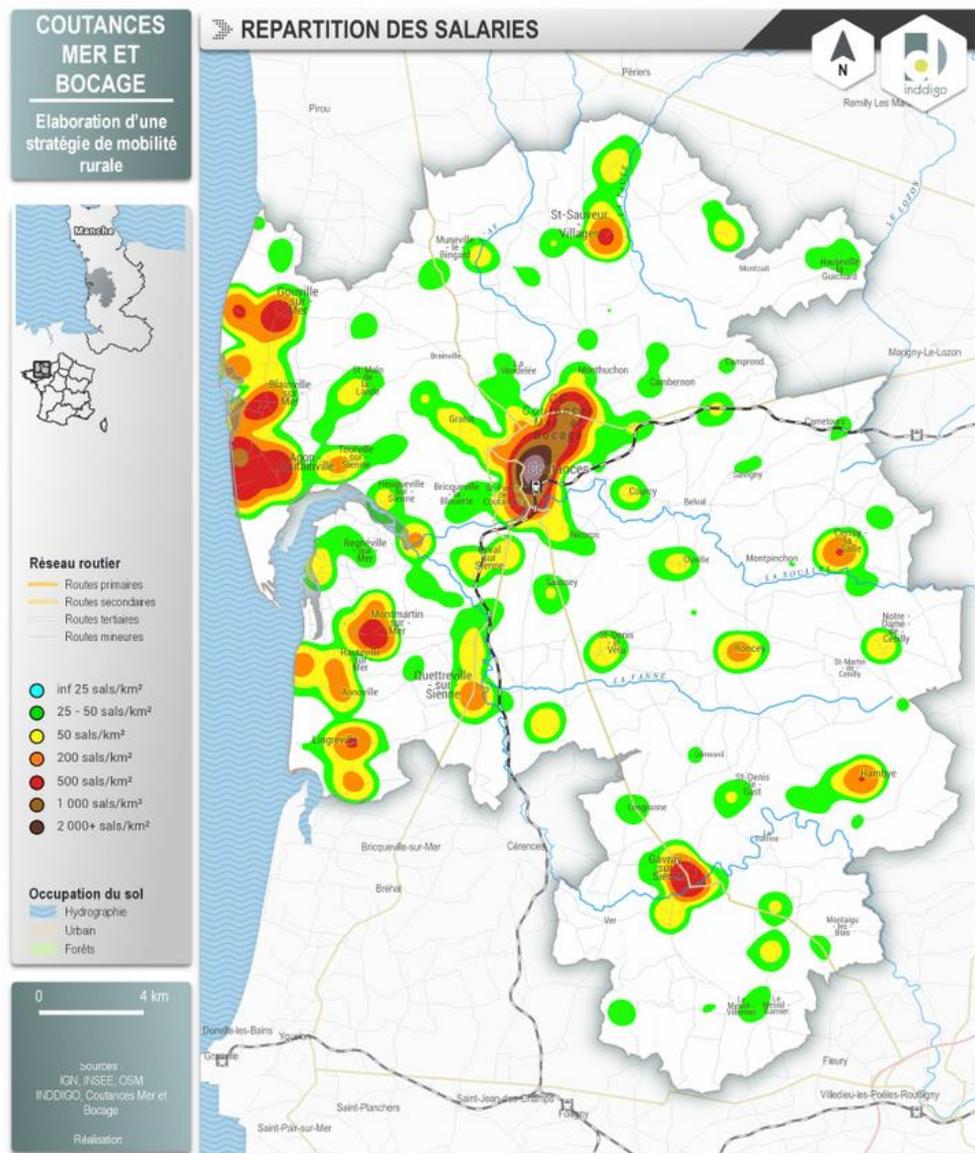
Enfin, il y a plusieurs « **centralités communes relais** » :

- Hambye, Roncey, Cerisy-la-Salle à l'Est
- Lingreville, Quettreville et Montmartin à l'Ouest

A l'échelle globale, les **trois quarts des actifs du territoire convergent sur la zone d'emploi de Coutances**. Certaines communes extérieures et limitrophes au Nord sont également polarisées par Coutances.

À noter...

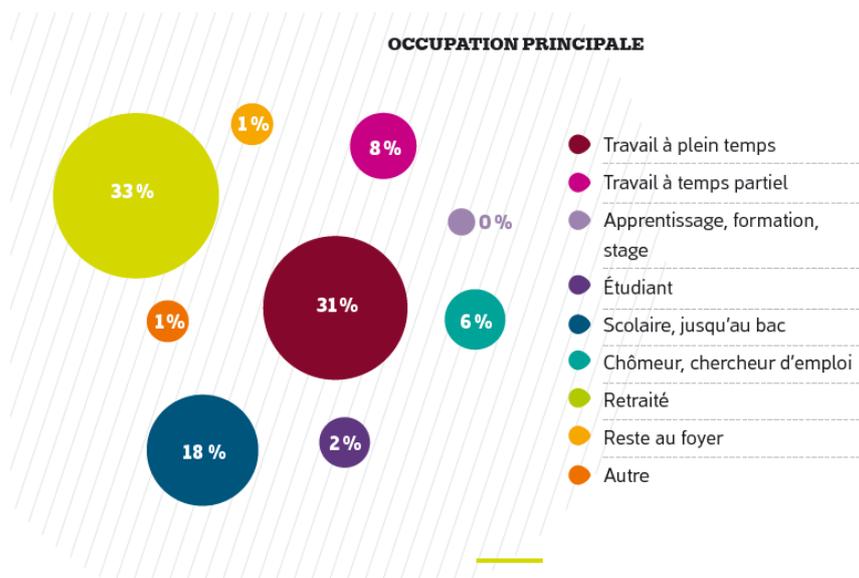
Coutances est confortée dans son statut de pôle préférentiel d'emploi structurant en interne, mais directement en concurrence avec les pôles urbains plus importants de Granville et St-Lô.



Répartition des salariés (Réalisation : Inddigo)

La **répartition des emplois est très sectorisée** en fonction des types d'activités qui suit également des logiques foncières et la typologie des cadres socio-professionnels (CSP) :

- A l'Ouest, on retrouve surtout des cadres et des professions intellectuelles supérieures attirés par le cadre de vie et soumis à un foncier plus élevé ;
- Au centre, on observe une hétérogénéité des CSP avec des employés, des ouvriers et des professions intermédiaires ;
- A l'Est, la proportion d'ouvriers et d'agriculteurs est la plus importante. L'accès à la propriété est facilité par un coût du foncier plus faible.



Occupation principale (source : EMD, 2018)

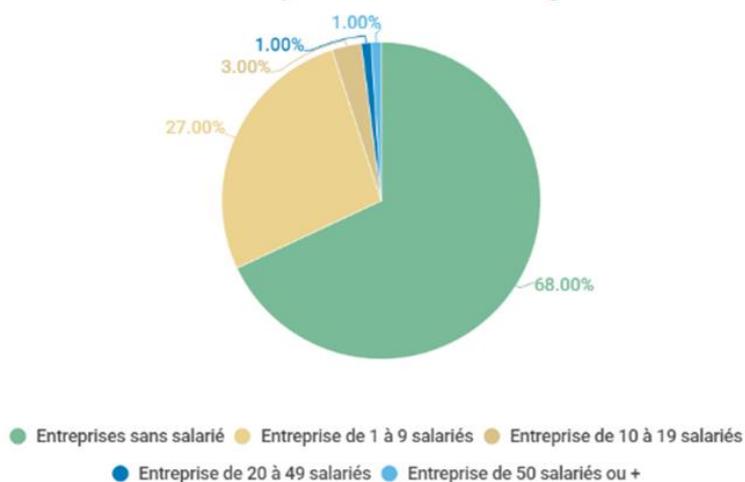
2.1.6 LE POSITIONNEMENT ET LA LOCALISATION DES ZONES D'EMPLOIS

Sur le territoire, on recense **29 zones d'activités dont 14 à vocation artisanale**. Le tissu entrepreneurial s'organise par des TPE et répond aux besoins de proximité des bassins de vie au sein de CMB.

Les zones concentrées autour de Coutances, à vocation industrielle et tertiaire, sont en lien avec le passé industriel de la ville. Les 7 zones de Coutances représentent 56 % des surfaces totales de ZAE de l'ensemble du territoire.

4 zones conchylicoles importantes forment le 1^{er} site conchylicole de Normandie. Il est situé sur la façade maritime nord-ouest de Blainville à Annoville-sur-Mer.

Taille des entreprises à Coutances mer et bocage



Taille des entreprises sur le territoire (source : PLUi de CMB, 2020)

Au regard des taux d'occupation élevés de ces ZA (92%), du peu de réserves foncières et d'une ambition territoriale de réduction de l'artificialisation des sols, les **localisations de ces bassins d'emplois générateurs de déplacements ne devraient pas évoluer** dans les prochaines années.

À noter...

La structure des **déplacements domicile-travail en interne au territoire ne devrait pas significativement évoluer** (hors modifications conjoncturelles, telles que cela peut-être le cas avec la crise de la COVID 19).

Les entreprises de plus de 10 salariés ne représentent que 5% des entreprises. Ce sont ces entreprises qui seront **concernées par le prélèvement du versement mobilité**, si celui-ci est décidé une fois la prise de compétence prise. Les entreprises conchylicoles peuvent également être concernées.

A RETENIR

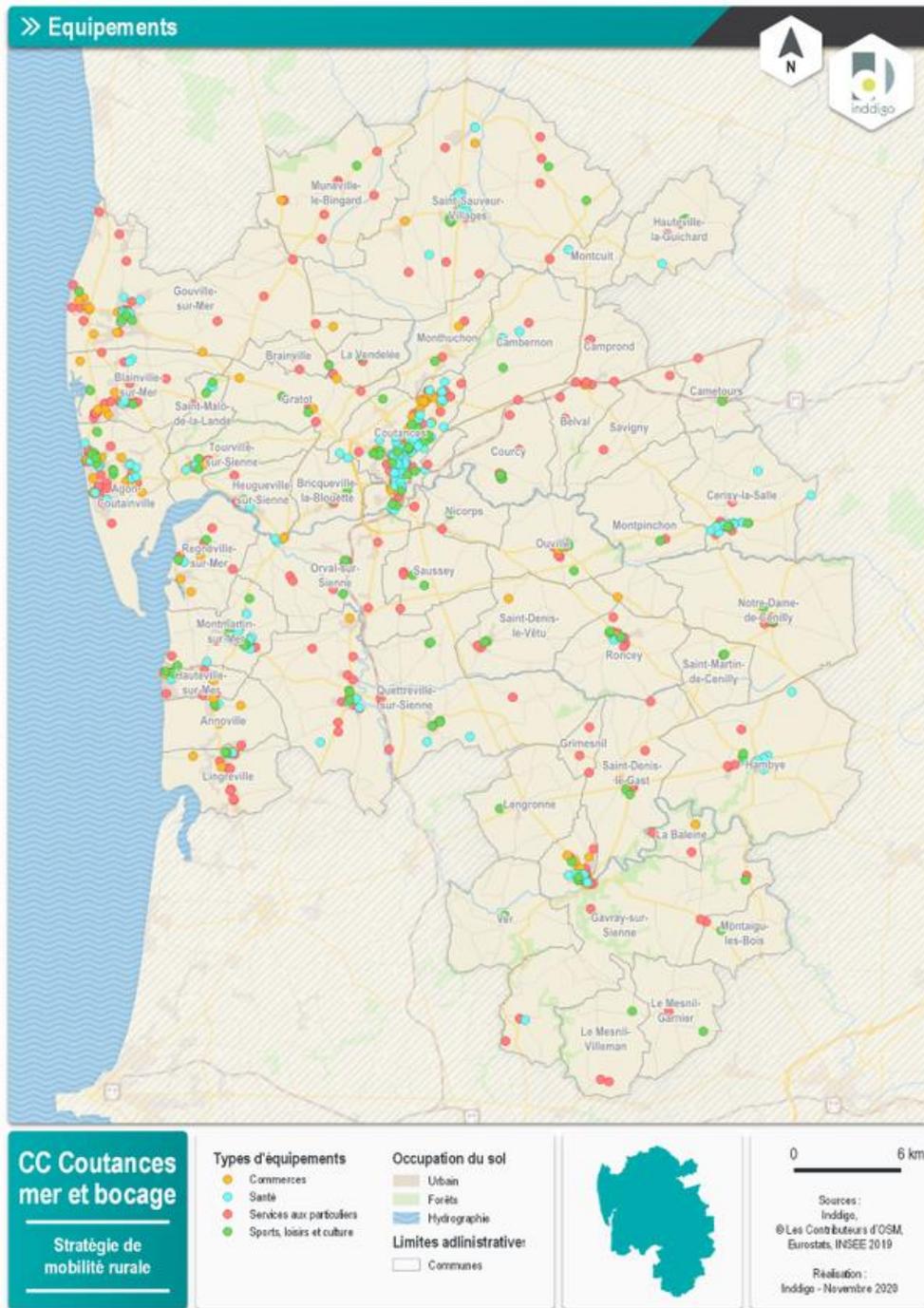
- Des emplois aux typologies spécifiques présents sur le territoire
- Coutances : pôle d'emplois majeur au sein de CMB
- La localisation des emplois est cohérente avec les densités et met en exergue une certaine autonomie du territoire (qui sera analysée plus finement dans la partie besoins de mobilité avec l'analyse des flux domicile-travail)
- Des spécificités fortes à prendre en compte dans les déplacements :
 - la zone conchylicole fortement attractive à certaines périodes de l'année
 - le littoral comme zone d'emplois touristique
- Un levier financier pour lever le versement mobilité sans doute limité du fait de la taille des entreprises
- Une localisation des emplois sans doute peu modifiée sur le territoire à terme, mais avec un contexte actuel de crise économique et sanitaire pouvant impacter la mobilité domicile-travail

2.1.7 DES SERVICES DIFFUS SUR LE TERRITOIRE AVEC UNE CONCENTRATION SUR LA VILLE-CENTRE

Au regard de la localisation des équipements, Coutances renforce son statut de pôle urbain d'équilibre en concentrant la majeure partie des équipements à la population. Relativement bien équipés, les pôles locaux structurants de Gavray, Saint-Sauveur-Villages et Agon-Coutainville maillent le reste du territoire en proposant des équipements clés pour le dynamisme local. Les petits pôles de Cerisy, Montmartin, Gouville assurent des fonctions de relais territoriaux avec une offre de commerces de proximité sous de nouvelles formes qui se développent (baux communaux, distributeurs).

Cette organisation illustre une **double-dynamique** : d'une part, la polarisation de Coutances et, d'autre part, une logique de proximité avec des équipements dispersés.

À noter...

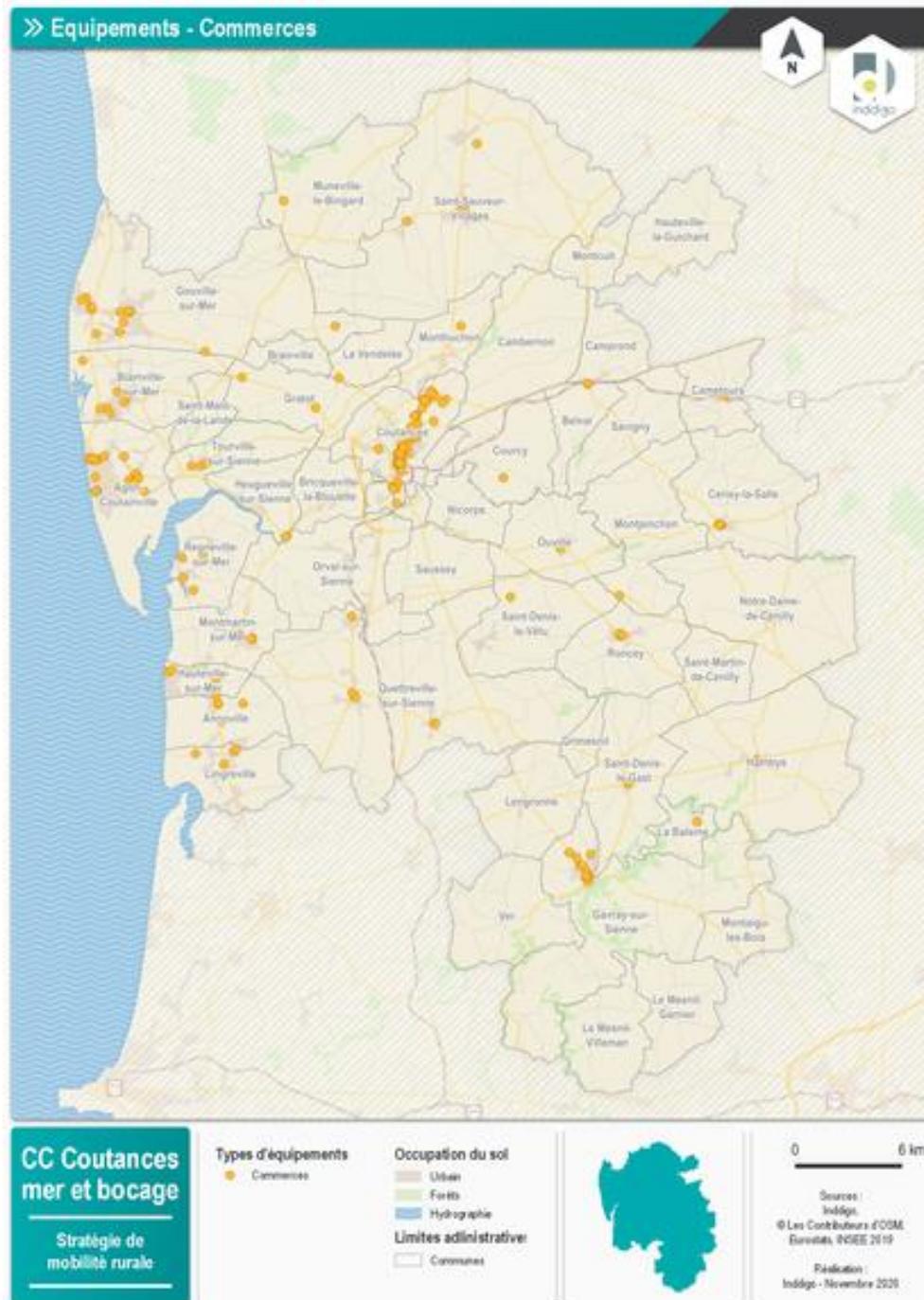


Localisation des équipements sur le territoire (réalisation Inddigo)

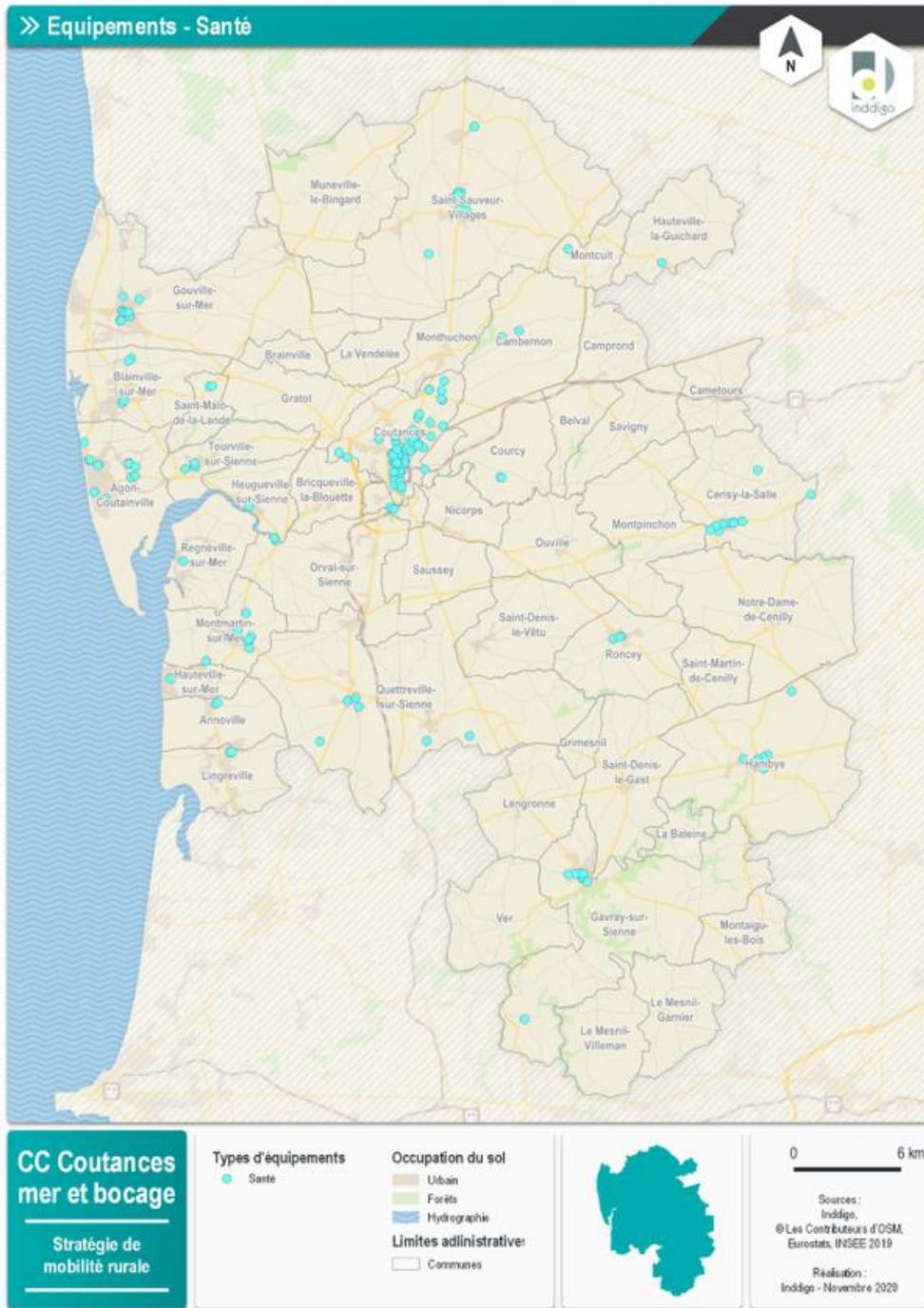
2.1.8 DES SERVICES PROPOSÉS SUR LE TERRITOIRE MAIS AVEC UNE TYPOLOGIE DIFFÉRENTE

Les commerces

En matière de **commerces**, Coutances et le littoral sont relativement bien équipés. A l'inverse, le bocage apparait comme très faiblement équipé en commerces (notamment Saint-Sauveur, Quetteville, Hambye, Cerisy). Seul Gavray se distingue par une concentration de l'offre commerciale. Les équipements commerciaux tout comme les **services de santé**, ont tendance à être regroupés sur des pôles spécifiques, induisant de fait des déplacements plus longs.



Localisation des commerces sur le territoire (réalisation Inddigo)



Localisation des équipements de santé sur le territoire (réalisation Inddigo)

Les initiatives locales

L'offre de **marchés alimentaires** est renforcée en période estivale sur le littoral.

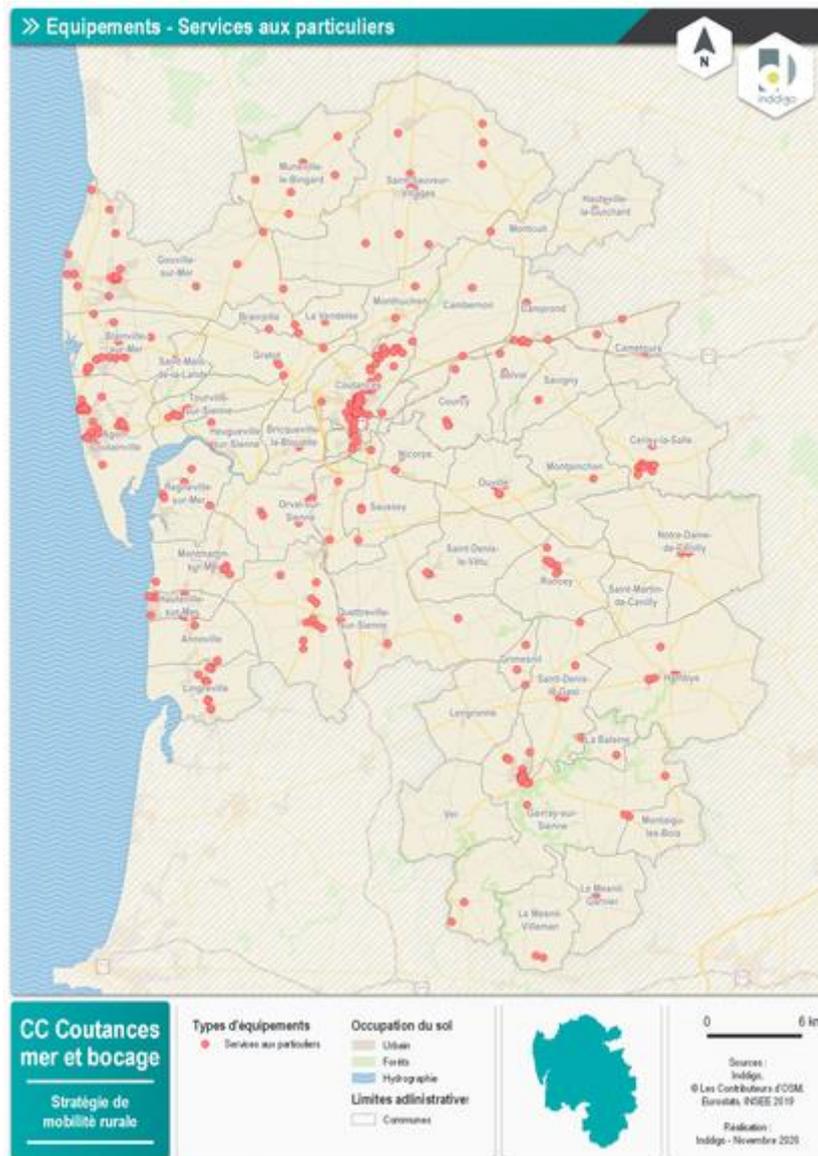
Des initiatives sont également mises en place à l'échelle des communes pour faire intervenir un ou plusieurs marchands pour proposer une vente directe sur un ou plusieurs jours. Il existe une **attente et implication des élus** pour maintenir et/ou accompagner la mise en place de services. Cela a été relayé lors des échanges avec les élus (voir partie besoins de mobilité avec la synthèse de la concertation) :

À noter...

- le programme « Ma ville, mon shopping » qui est une plateforme logistique de vente en ligne pour les commerçants du territoire
- les dépôts de pain, les marchés ambulants sur de nombreuses communes mais avec une véritable problématique de rentabilité de ce type de services
- l'Opération Keetiz lancée par CMB en septembre 2020 sous forme de bons d'achats en soutien aux commerces locaux.



Initiatives locales sur le territoire (source : CMB)



Equipements services aux habitants (réalisation Inddigo)

Les services de sports/loisirs/culture

En matière de **services aux particuliers**, de sports/loisirs/culture, on observe une relative bonne répartition géographique sur tout le territoire, souvent localisés proches des axes de communications routiers.

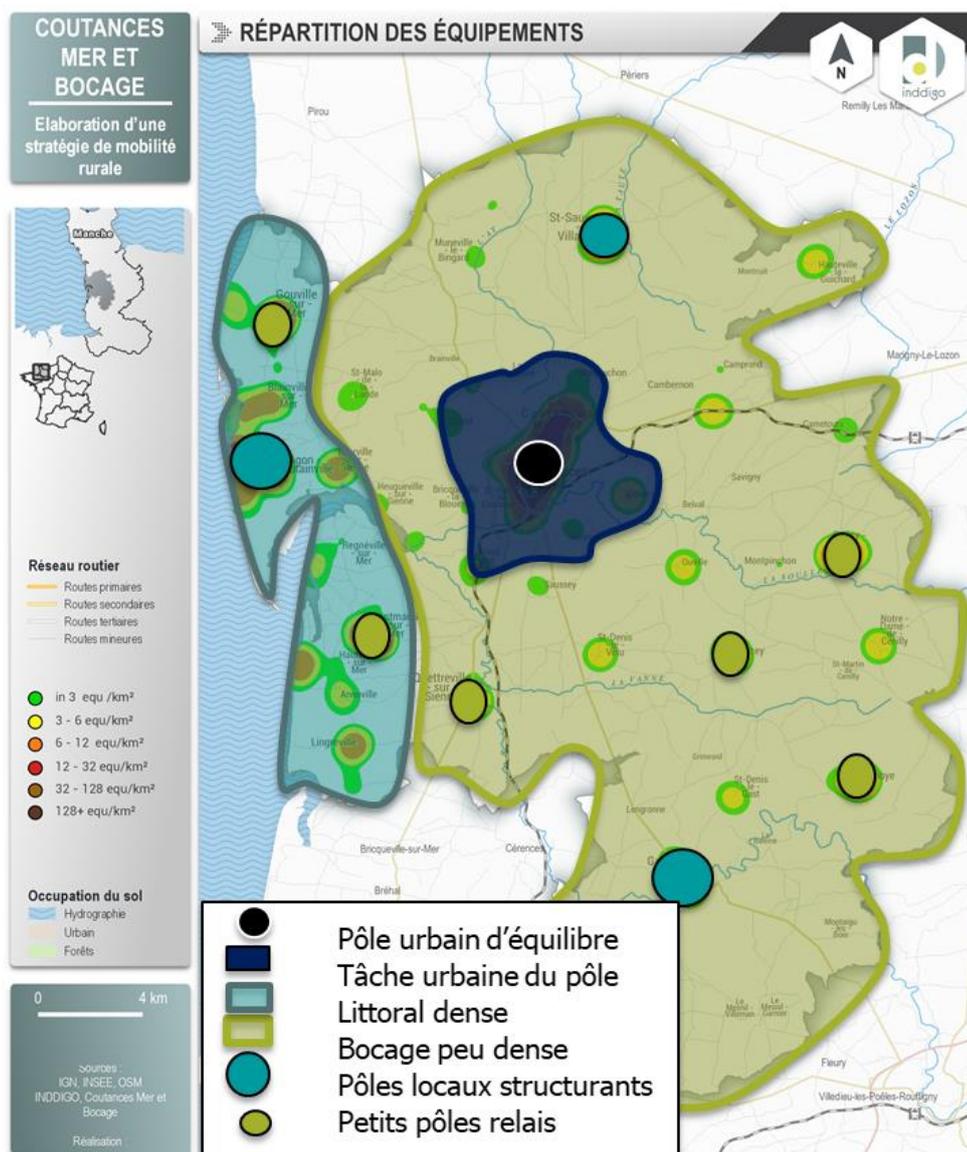
Le pôle urbain de Coutances en regroupe naturellement plus, au regard de sa qualité de pôle d'équilibre structurant et le littoral arbore une concentration d'équipements plutôt proportionnelle aux nombres d'habitants. Le bocage apparait comme bien maillé en services aux particuliers notamment, avec des pôles de proximité qui se dessinent : Gavray, Hambye, Cerisy, Roncey, Saint-Sauveur

Un **accès territorial équitable** aux différents équipements de loisirs semble être de mise sur le territoire. La **problématique des horaires** est un sujet développé dans la partie « besoins de mobilité avec la synthèse de la concertation ».

SYNTHÈSE DE CETTE ÉTAPE

A RETENIR

- Un maillage structuré entre pôle principal central et pôles secondaires périphériques permettant à la population un accès relativement équitable aux aménités territoriales
- Une logique qui constitue un levier organisationnel intéressant pour assurer une offre de mobilité en rabattement vers les petits pôles en modes actifs, en transports à la demande ou en autostop organisé par exemple
- Mais attention, la typologie des services est à prendre en compte car l'accès aux soins de santé n'est pas identique sur l'ensemble du territoire. Les déplacements de plus longue distances restent indispensables pour une grande partie de la population
- Cette logique conforte un rabattement en étoile depuis Coutances (pôle d'attraction avec présence d'un ensemble de services de soins et de commerces notamment) mais sans oublier les liaisons entre les pôles de la couronne périphérique
- Une très forte attente des élus sur le maintien et/ou le renforcement de l'offre de services au plus près des habitants avec des initiatives locales (analyse développée dans la partie besoins de mobilité synthèse de la concertation)
 - Une localisation des emplois sans doute à peu modifier sur le territoire à terme, mais avec un contexte actuel de crise économique et sanitaire pouvant impacter la mobilité domicile-travail
 - Un territoire avec **trois secteurs** se distinguent et impactent la mobilité :
 - **Coutances**, petit pôle urbain structurant considérablement le territoire qui présente une forte concentration de services, une densité d'activités importantes et constitue un point d'échange majeur avec les territoires extérieurs ;
 - Le **littoral** habité notamment par une population vieillissante et possédant des revenus plus aisés (voir détail des revenus en partie suivante vulnérabilité). Le tissu urbanisé accueille des emplois et des activités de loisirs et de tourisme et génère de nombreux flux de déplacements de proximité sur la façade maritime mais également en lien avec Coutances et, plus lointainement, avec des touristes.
 - Le **bocage** de nature rurale et habité par des publics plus fragiles (voir partie suivante vulnérabilité) et où se construisent des initiatives locales suivant des logiques de proximité pour accéder aux différentes typologies de services et dont les flux sont diffus et multipolarisés.
 - Un territoire fait de **contrastes** :
 - avec de fortes **disparités économiques et démographiques** et une population globalement **vieillissante**
 - Un territoire **attractif** au regard du tourisme et de l'éducation
 - L'échelle de CMB est cohérente pour l'étudier comme **bassin de mobilité du quotidien** avec la Ville de Coutances comme **ville-centre** même s'il existe d'autres pôles d'attractivité hors CMB
 - Des **logiques d'organisation différentes** selon les secteurs géographiques et les motifs de déplacements (partie développée de manière plus fine dans la partie besoins de mobilité)



Carte de synthèse du territoire (réalisation Inddigo)

2.2 LA VULNÉRABILITÉ EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

2.2.1 QU'ENTENDONS-NOUS PAR VULNÉRABILITÉ ?

Pour identifier les personnes en **situation de vulnérabilité en matière de mobilité**, nous mettons en exergue schématiquement des facteurs d'incidence. Ces facteurs, qui seront analysés par la suite, sont la **disponibilité de la voiture**, les **revenus**, l'**accès à l'emploi** et l'**âge**.

Cette étape est importante car elle permet de mettre en exergue via l'analyse des caractéristiques du territoire et des habitants la fragilité possible de certains publics en matière de mobilité et de voir s'il existe des spécificités de profil et de spatialité.

2.2.2 FOCUS SUR LA DISPONIBILITÉ DE LA VOITURE

Le **taux de motorisation est plus faible sur Coutances** (moins de 85 % des ménages possèdent au moins une voiture) par rapport à l'ensemble du territoire. A l'inverse, le **centre du territoire hors Coutances est très équipé en voiture**. Il s'agit d'un secteur très résidentiel, où les habitants doivent davantage se déplacer pour accéder à des services.).

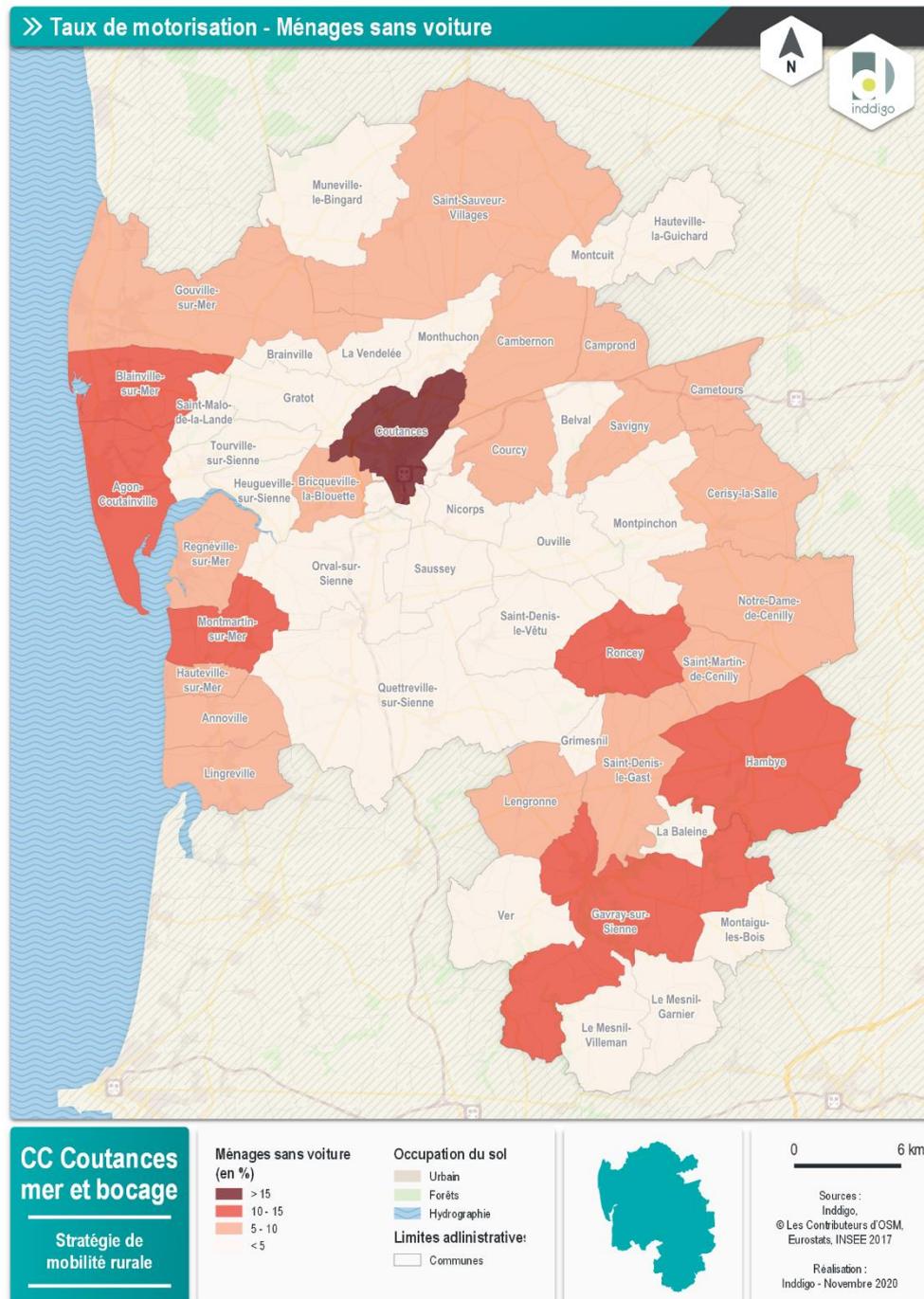


Carte de taux de motorisation (réalisation Inddigo)

La **façade littorale** est un secteur où les individus sont **moins motorisés** ce qui peut s'expliquer par différents facteurs :

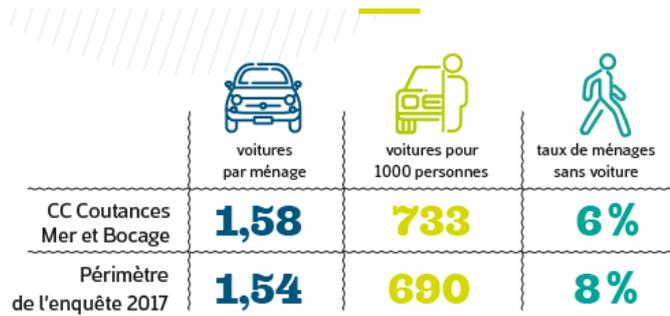
- la forte proportion de personnes âgées, généralement moins motorisées que la moyenne et avec parfois une population féminine sans permis
- des espaces urbanisés de façon continue, offrant des alternatives de déplacements par les modes actifs du fait d'une certaine proximité des activités

La **frange Est est bien moins équipée** en voiture, alors que très rurale. Les catégories de population agricole se déplacent moins du fait de leur activité professionnelle sur leur lieu de résidence et peuvent être à l'initiative d'entraide informelle (covoiturage familial, de voisinage



Taux de motorisation sur le territoire (réalisation Inddigo)

A l'échelle du grand territoire (étudié dans le cadre de l'EMD), le **taux de motorisation de CMB reste légèrement supérieur à la moyenne.**



Source : EMD, 2018

Les **tendances de démotorisation** cachent des logiques territoriales différentes. On pourrait distinguer deux aspects de démotorisation ou de manière plus nuancée de « sous-motorisation » :

- Sur le littoral, une sous-motorisation peut-être moins subie et plus choisie ;
- Dans le bocage, une sous-motorisation plus subie ;
- Sur la ville de Coutances, une sous-motorisation subie à nuancer avec la proximité des aménités urbaines.

À noter...

Ne pas avoir accès à une voiture, cela signifie **être captif**. Par conséquent, il est important d'identifier les solutions à apporter à ces personnes captives que ce soit par choix ou subi.

A RETENIR

La tendance générale :

- ➔ Plus la commune est rurale/isolée, plus les ménages sont motorisés, mais avec des particularités sur la frange littorale et au Sud-Est du territoire
- ➔ Si la commune possède des services, même faiblement (centre-bourg en milieu rural), ses habitants ont tendance à moins se doter d'une voiture, c'est le cas notamment à Coutances, à Gavray, à Hambye, à Blainville, Agon-Coutainville ou à Montmartin-sur-Mer.
- ➔ La corrélation âge de la population et taux de motorisation est assez nette
- ➔ Le positionnement des services est un élément très impactant sur le taux de motorisation, mais il n'est pas le seul critère (âge, CSP, revenus notamment).

2.2.3 FOCUS SUR LES REVENUS

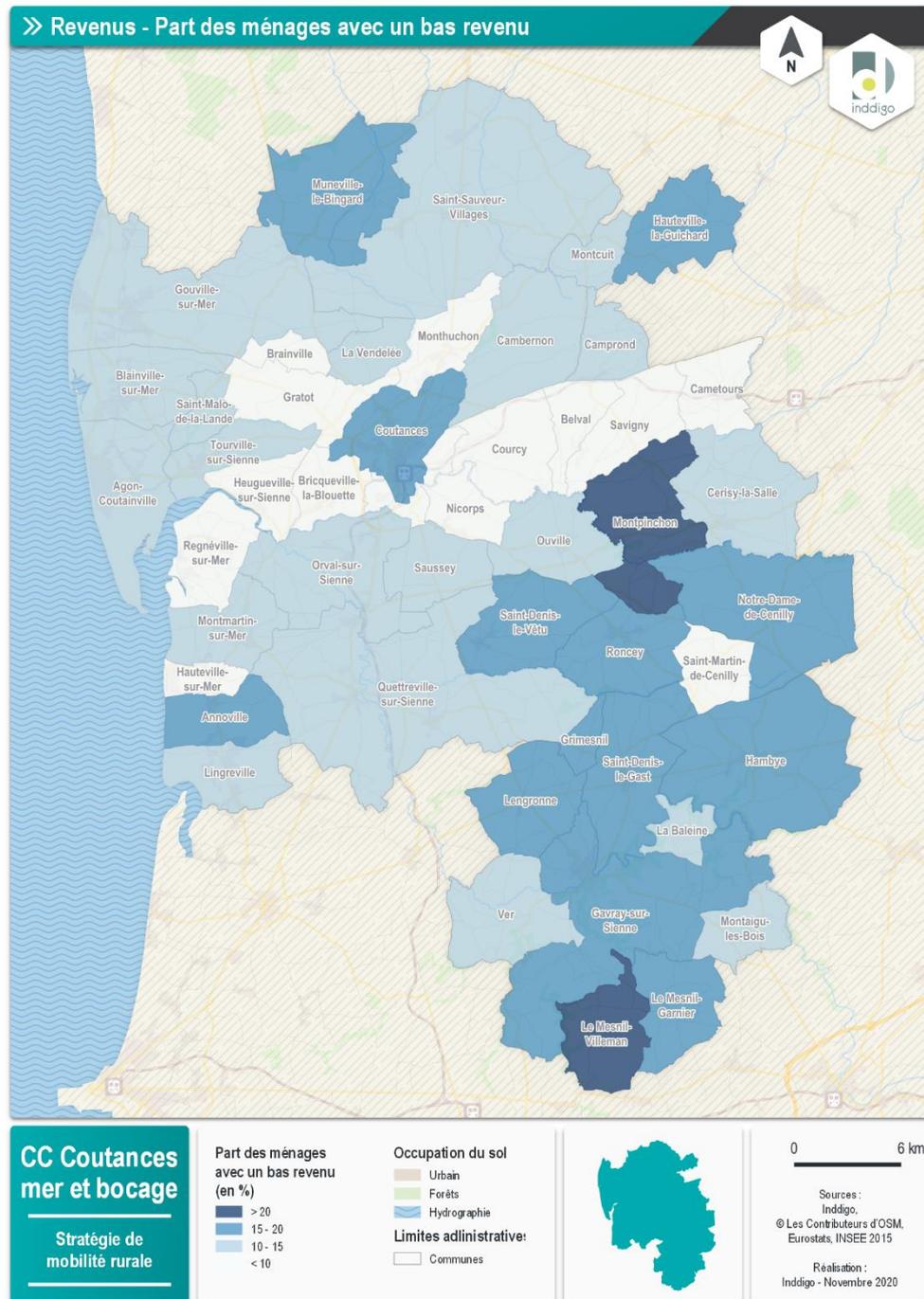
Sur le territoire, il y a près de **21.600 foyers fiscaux**, dont 45% sont imposables. La médiane du revenu disponible est de **20.000 €** et le **taux de pauvreté de 12,5 %** (à l'échelle du territoire). À l'échelle du département, environ 30% des familles avec enfants vivent sous le seuil de bas revenus (sous le niveau de vie médian).

On trouve une concentration des ménages ayant des **bas revenus dans le secteur rural du bocage** dont :

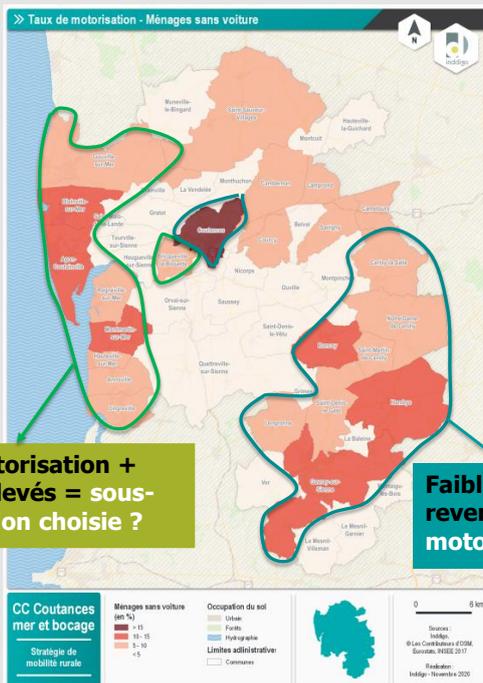
- 2 communes sont particulièrement vulnérables : le Mesnil-Villeman et Montpinchon ;
- 4 communes sont moins vulnérables : Saint-Martin-de Cenily, La Baleine et Vers, Montaigu-les-bois.

Ailleurs, sur le **littoral**, en **rétro-littoral** et dans le **périurbain** on trouve surtout des **classes moyennes et supérieures**. Dans le détail, on observe :

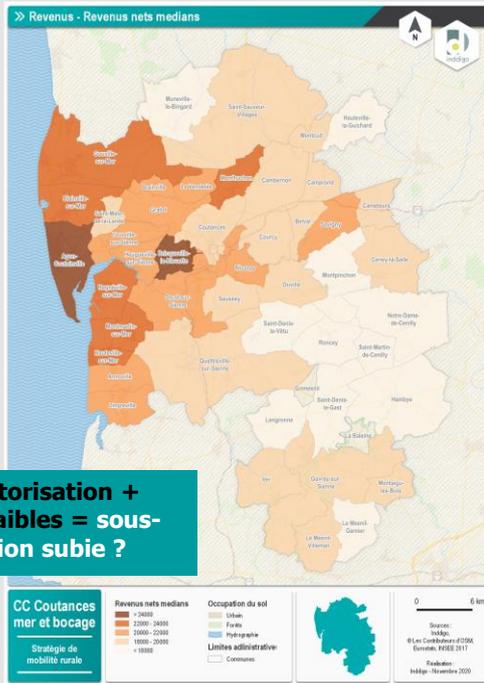
- quelques communes aux revenus médians faibles/moyens avec un fort taux de revenus bas : Hauteville-la-Guichard, Muneville-le-Bingard et Coutances ;
- Annoville : une commune avec de fortes disparités internes (revenus médian élevé et forte part des bas revenus).



A RETENIR

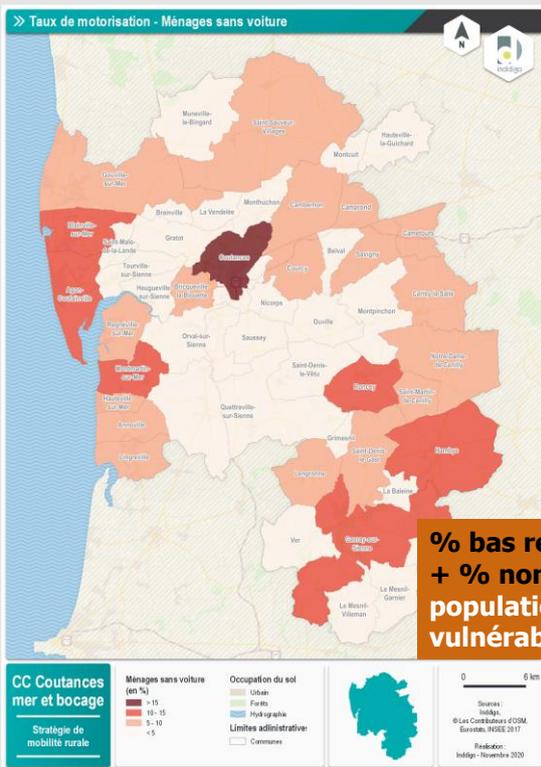


Faible motorisation + revenus élevés = sous-motorisation choisie ?

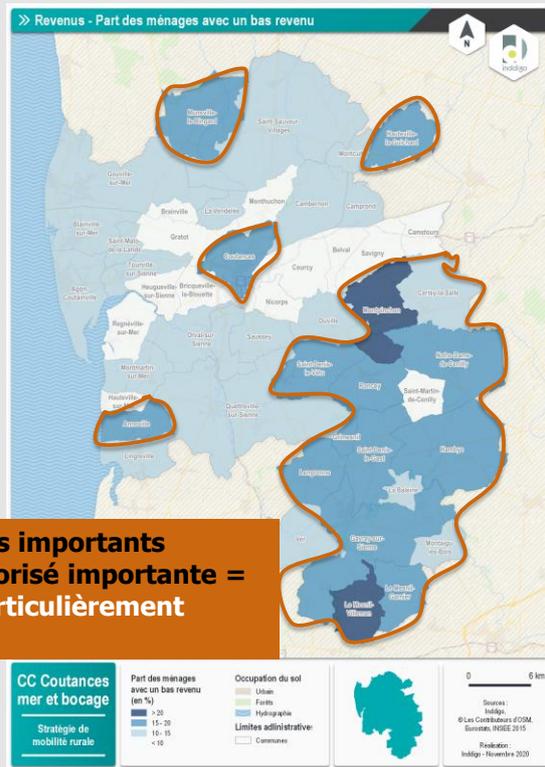


Faible motorisation + revenus faibles = sous-motorisation subie ?

Taux de motorisation et revenus nets médians (réalisation Inddigo)



% bas revenus importants + % non-motorisé importante = population particulièrement vulnérable



Taux de motorisation et part de ménages avec un bas revenu (réalisation par Inddigo)

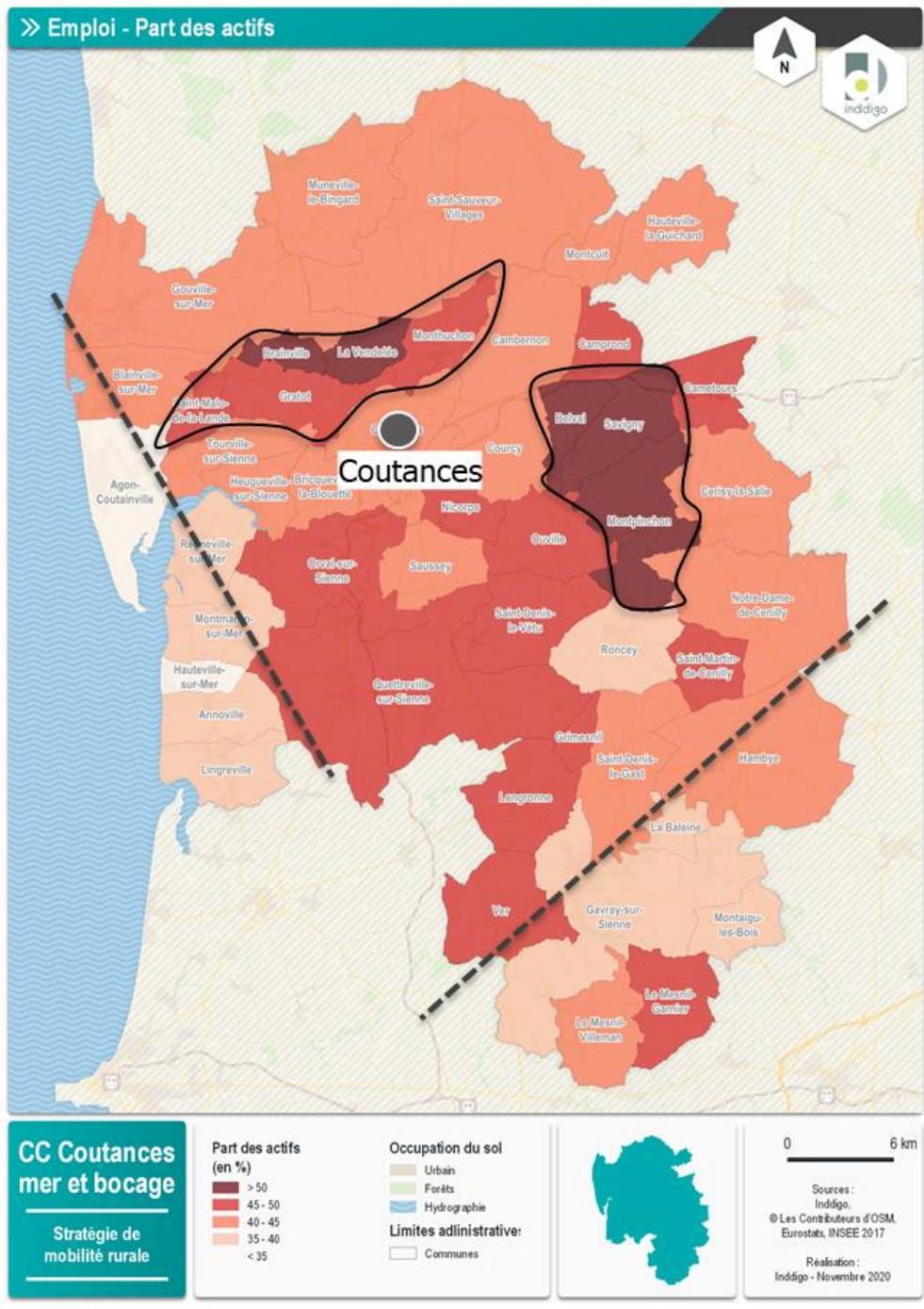
A RETENIR

Catégorie sociale	Motorisation	Typologie d'habitat/milieu	Dépendance	Menaces	Captage Transports Collectifs (TC) / Modes Actifs (MA)
Classe supérieure	Moyen	Rural	Forte dépendance à l'automobile	Moins enclines à un report modal ?	TC difficile Potentiel VAE fort
	Faible	Urbain (littoral)	Dépendance TC	Une offre TC/ MA insuffisante qui pourrait les inciter à se remotoriser	TC facile Potentiel marche et vélo/VAE fort
Classe moyenne	élevée	Rural pavillonnaire Périurbain isolé Rétro-littoral	Forte dépendance à l'automobile	Budget mobilité important pesant sur les ménages Jeunes isolés?	TC moyen à faible Potentiel MA faible
Classe inférieure	Faible	Rural (bocage)	Dépendance à l'automobile ou aux autres	Budget mobilité pesant sur ménages + risque isolement	TC facile Potentiel MA/VAE important
	Faible	Rural (bocage) Centre-bourgs du bocage	Dépendances aux services/emplois localisés sur place	Recours aux autres pour trajets longs -> risque d'isolement	TC facile Vélo/VAE flux de proximité

2.2.4 FOCUS SUR L'ACCÈS A L'EMPLOI

Les actifs sont concentrés dans plusieurs secteurs :

- en **périphérie Nord de Coutances** :
 - o Brainville et La Vendelée avec une proportion d'actifs supérieure à 50 %
 - o Saint-Malo-de-la-Lande, Gratot et Monthuchon autour de 45-50 %
- dans les communes du **centre**, à dominance résidentielle le long de l'axe Coutances – Saint-Lô, notamment à Belval, Savigny et Montpinchon



Part des actifs sur le territoire (réalisation Inddigo)

La façade littorale et une partie sud du territoire présentent les proportions d'actifs les moins importantes du territoire.



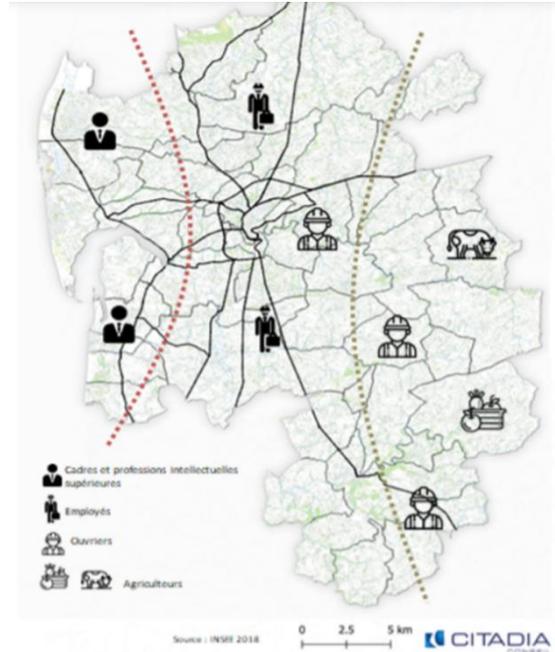
Plus la part des actifs est élevée, plus les déplacements pendulaires sont à prendre en compte dans la mobilité quotidienne.

On peut distinguer :

- des **secteurs urbains très pourvoyeurs d'emplois** (cf. localisation des emplois dans la partie précédente « structuration de l'armature territoriale ») générant des migrations pendulaires, avec plus d'emplois que d'actifs (Coutances, Agon-Coutainville) susceptibles d'accueillir des résidents d'autres communes (souvent limitrophes mais aussi extérieures au territoire) ;
- des **secteurs ruraux à l'équilibre**, avec un nombre d'emplois et d'actifs équivalent (Gavray, Hambye, Cerisy).

Le taux d'activité des actifs est plus important sur l'**axe transversal Nord-Est <-> Sud-Ouest** autour de Coutances et le long de la **voie ferrée** :

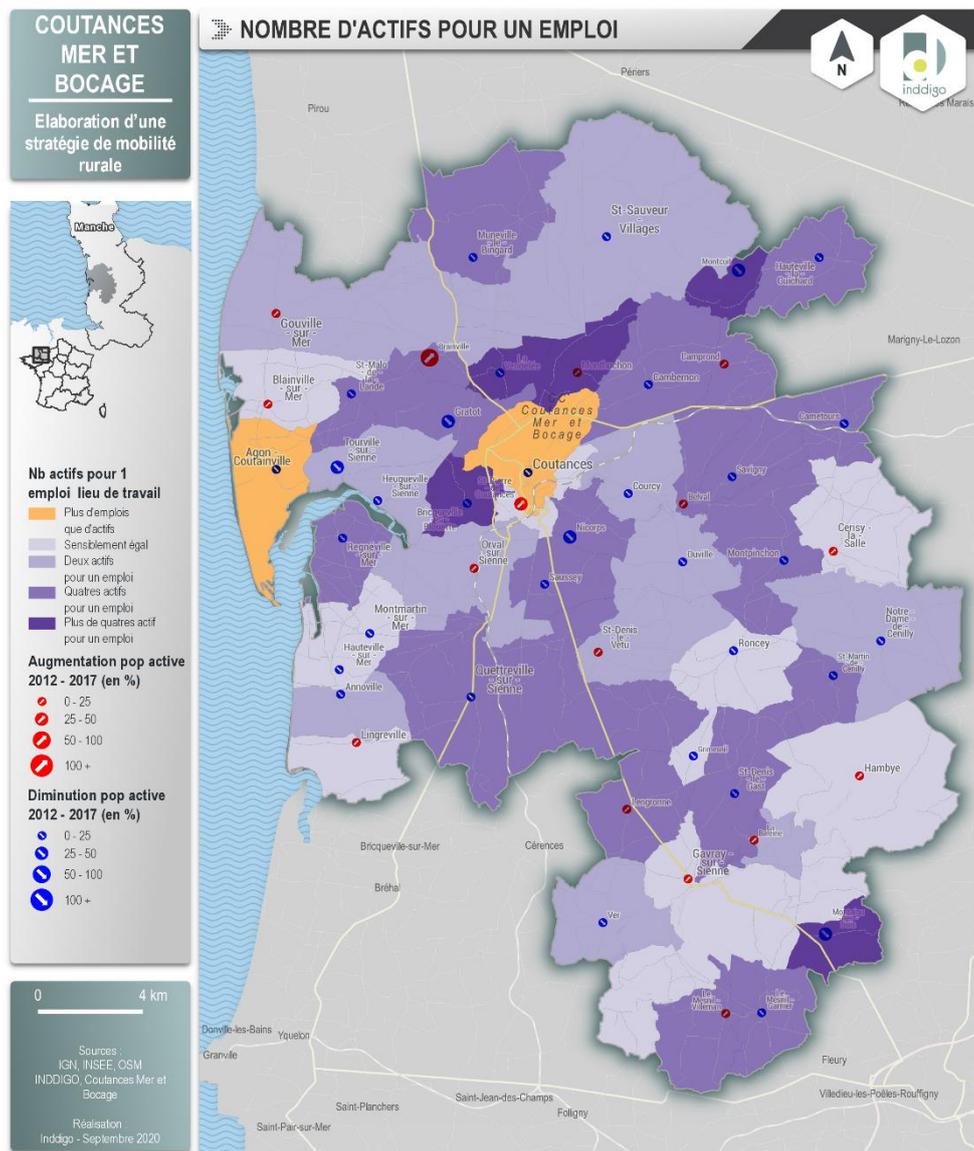
- les communes proches des RD971 et RD972 semblent être favorisées par leur proximité avec ces infrastructures routières ;
- les communes sur la frange Sud du territoire jouissent également d'une bonne accessibilité routière au pôle d'emploi de Villedieu-les-Poêles ;
- les deux communes de Cenilly (Saint-Martin et Notre-Dame) bénéficient également d'une localisation intéressante au carrefour de nombreuses routes départementales (D38, D27, D58, D29).



Localisation des actifs par catégories professionnelles (source : PLUi CMB, 2020)

On peut également distinguer :

- un **gradient Ouest-Est avec des typologies d'emploi** en lien avec des activités spécifiques (agriculture, conchyliculture, services et commerces) ;
- un **taux de chômage bas (8%) et en baisse au global**, avec même des difficultés de recrutement dans certains secteurs saisonniers notamment ;
- un taux d'activité (rapport entre nombre d'actifs et ensemble de la population) de **73,8 %**, avec **16.600 emplois** (dont 80% d'emplois salariés) ;
- une **corrélation avec l'attractivité d'Agon-Coutainville et de Coutances** décrite en amont.



Nombre d'actifs pour un emploi (réalisation Inddigo)

La **part des actifs occupés** (dont apprentis, stagiaires, intérimaires) **par rapport au nombre d'actifs total** d'une commune soulève plusieurs enjeux :

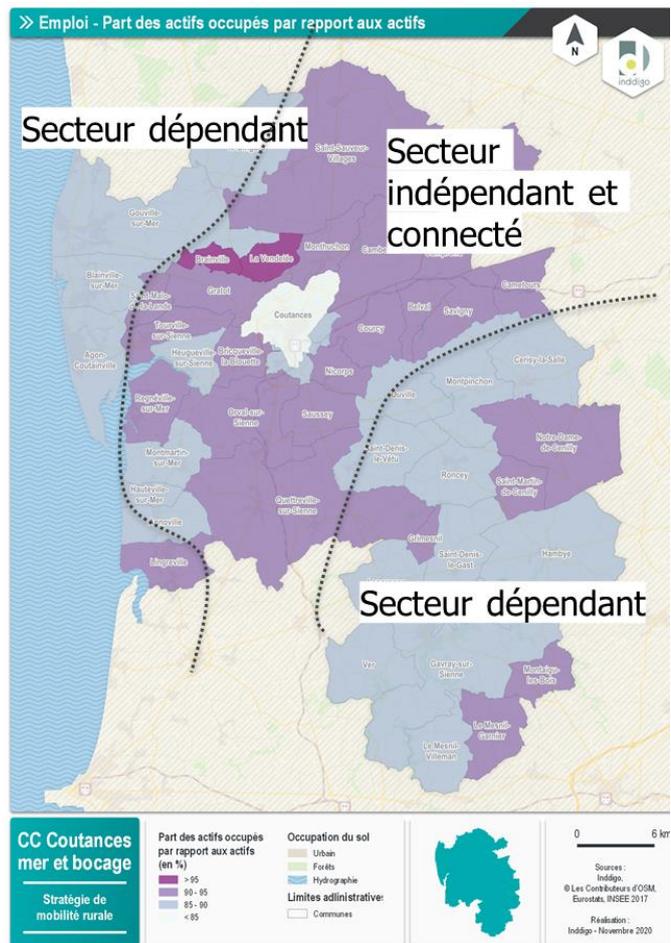
- d'une part, lorsque cette part est élevée, cela montre l'importance des migrations pendulaires liées au travail ;
- d'autre part, lorsqu'elle est plus faible, elle soulève la question de la capacité des individus à pouvoir se mouvoir pour accéder au marché de l'emploi.

Sur ce point, le territoire de Coutances Mer et Bocage se distingue en trois secteurs :

- **deux secteurs plus isolés et « dépendants »** d'autres territoires vis-à-vis de l'emploi, correspondant à la façade littorale et au cœur du bocage ;
- un **secteur central plutôt « indépendant »** du fait du nombre d'emploi important proposé par résident mais également bien connecté et accessible depuis les communes limitrophes, en s'appuyant sur le réseau routier.



Les territoires « dépendants » par leur nature semblent engendrer des **difficultés d'accès à l'emploi** pour leurs habitants, d'autant plus que ce sont des secteurs moins reliés en infrastructure (routière et/ou ferroviaire)



Part des actifs occupés par rapport au nombre d'actif total sur le territoire (réalisation Inddigo)

A RETENIR

Trois secteurs se distinguent avec d'une part **un secteur autonome en matière d'emplois** avec des connexions via les axes de déplacements vers l'extérieur et **des secteurs plus isolés** nécessitant des déplacements souvent lointains.

De manière générale, on observe une corrélation entre l'accessibilité routière et ferroviaire avec le taux d'actifs sur la commune.

Le **taux de chômage sur le territoire plutôt bas** est une vraie problématique d'embauche de saisonniers au moment clé de l'année notamment dans le **secteur de la conchyliculture** (cette analyse ressort également lors de la concertation cf. partie besoins en mobilité)

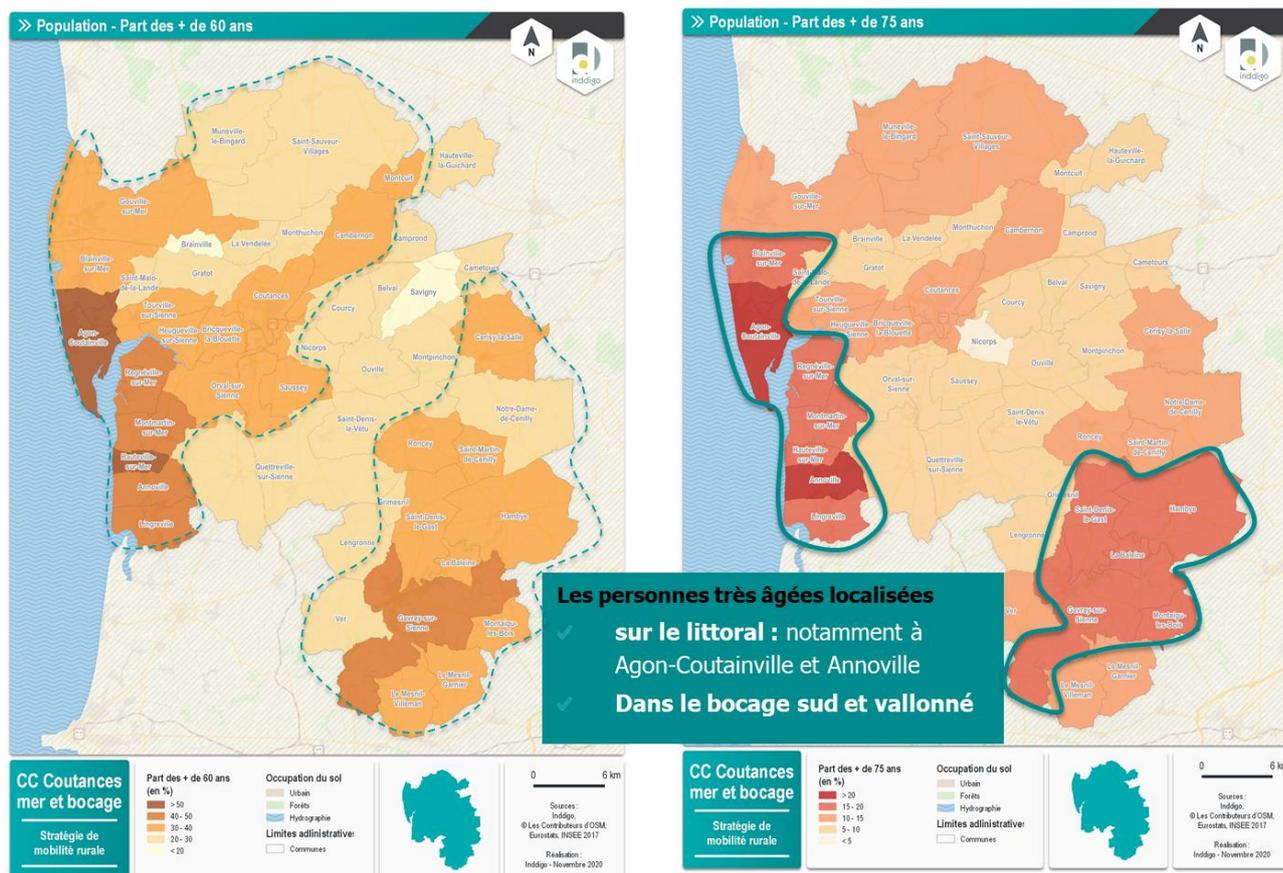
2.2.5 FOCUS SUR L'ÂGE

Sur CMB, la population âgée est surtout localisée **sur le littoral ainsi que sur les secteurs vallonnés**. Avec une part des plus de 60 ans de l'ordre de 30 % à 50 % de la population totale dans le bocage et sur le littoral (et même à plus de 50 % sur les communes d'Agon-Coutainville et d'Annoville), trois secteurs géographiques se démarquent par leur population vieillissante :

- la façade littorale ;
- le bocage « montagneux » sud-est ;
- dans une moindre mesure, les communes rétro-littorales du centre et la périphérie de Coutances sur un axe Est-Ouest jusqu'à Montcuit.

Parmi ces populations figurent également des **personnes très âgées**. On compte une forte proportion de personnes de plus de 75 ans localisées :

- sur le littoral, et plus fortement sur Agon-Coutainville et Annoville (proportion de plus de 20 % de la population totale pouvant s'expliquer par la présence d'Ephad sur ces communes) ;
- sur les communes du nord du territoire : Gouville, Muneville, Saint-Sauveur (10 à 15 %) ;
- sur un axe Agon-Coutainville – Coutances – Camberton : Tourville, Heugueville, Bricqueville ;
- dans le bocage sud-est, notamment à Gavray, Hambye, La Baleine, Saint-Denis-le-Gast, Montaigny (15 à 20 %).

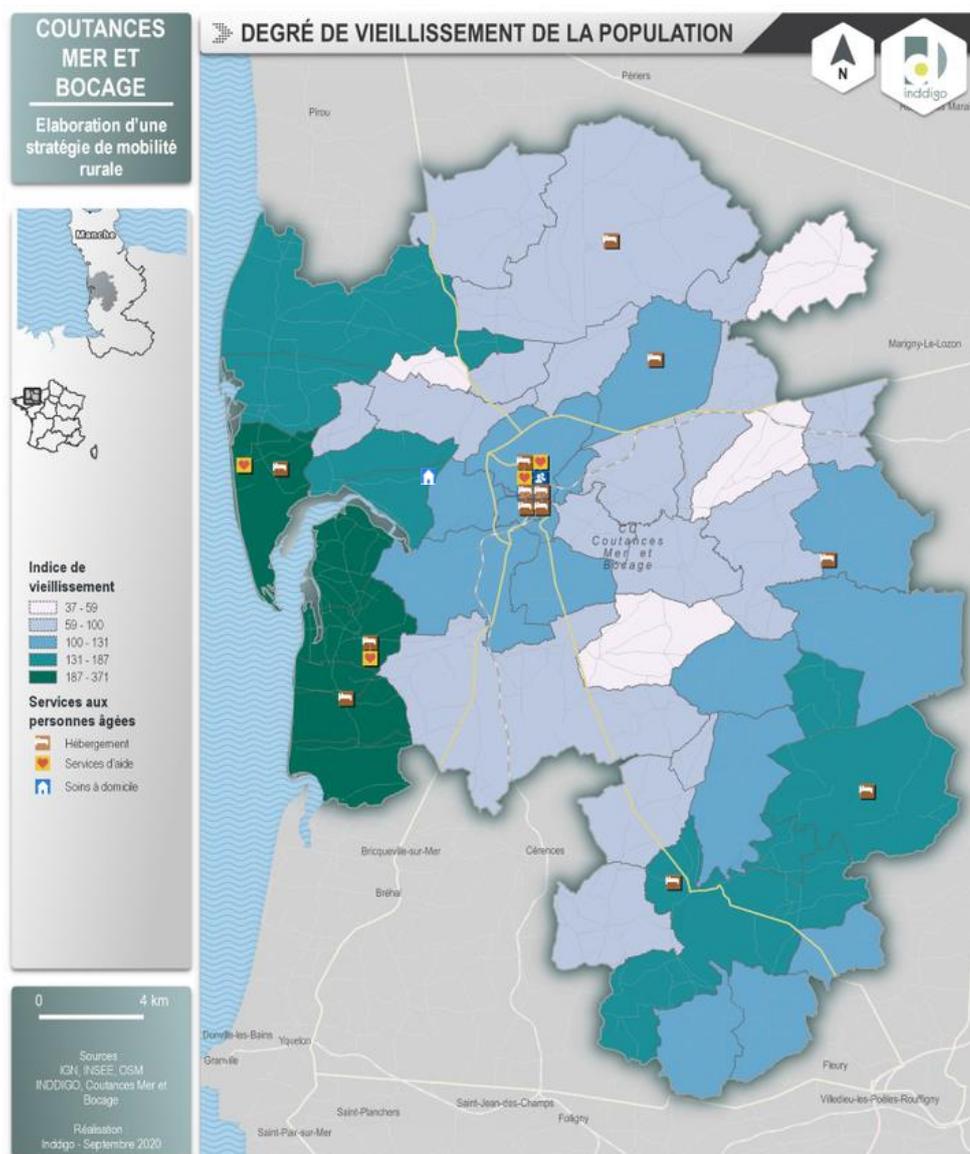


Part des plus de 60 ans et des plus de 75 ans (réalisation Inddigo)

Les **services de santé** spécialisés sont plutôt **concentrés à Coutances** vraisemblablement à des logiques fonctionnelles de regroupement depuis les communes alentours.

Le **littoral urbain est relativement équipé** avec des hébergements et des services d'aide mais sans soins à domicile.

Les **zones de bocages/vallons** sont plus **faiblement équipés** en services au regard des besoins mais les hébergements spécialisés parsèment le territoire. Ils permettent de garder un ancrage de proximité aux personnes en perte d'autonomie. Il n'y a pas de service de soins à domicile ni de services d'aides.



Degré de vieillissement de la population (réalisation Inddigo)

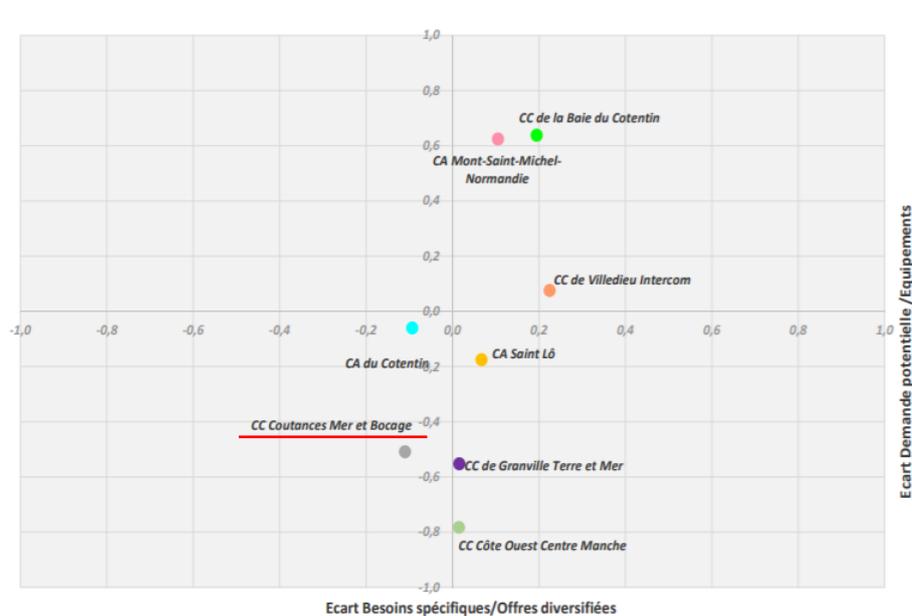
Les **jeunes** sont aussi des **captifs**, il est aussi intéressant de creuser la question. Les scolaires seront analysés de manière plus approfondie dans la partie besoin de mobilité :

- les territoires dont la **natalité** est **plus élevée** que la moyenne sont les périphéries de Coutances et Saint-Sauveur, ainsi que les territoires de plaine de la frange Est ;
- des zones périurbaine et bocagère avec des familles mais **sans services dédiés à la petite enfance** ;
- un **littoral pourvu** en offre de services pour les enfants mais avec des **besoins moins prononcés** ;
- un Projet éducatif social local (**PESL**) et un **Plan Mercredi** sont opérants sur le territoire. L'objectif est de proposer aux jeunes des garanties d'accueils périscolaire et de loisirs afin notamment de favoriser la continuité éducative ;

- En 2016, la CAF identifiait CMB comme un **EPCI disposant d'équipements semblant répondre à la demande**, notamment par un niveau de diversification couvrant les besoins spécifiques. Ces données quantitatives ne sont pour autant pas territorialisées localement.

La localisation des services et équipements médicaux relatifs à **la maternité et la petite enfance ne paraît pas en adéquation avec les dynamiques démographiques territoriales**. Tout comme les services de santé pour personnes âgées, les services médicaux-socio des familles des territoires ruraux font appel à des logiques de rabattement sur le pôle urbain le plus proche, engendrant une **demande de mobilité**. Une attention particulière sur la desserte de ces établissements doit être posée de manière à assurer l'accès aux soins d'une population en perte d'autonomie et fragile, mais aussi de manière à assurer les visites de ces publics par leur entourage. C'est d'ailleurs un élément qui ressort lors de la concertation (cf. partie besoins de mobilité).

L'écart entre la demande, le besoins et l'offre globale



Comparaison de l'offre de CMB au niveau départemental (source : CAF CD50)

Grille de lecture du graphique (source CAF) :

Ecart Demande/Equipement négatif + Ecart Besoins/Offres négatif = EPCI qui disposent d'équipements qui semblent répondre à la demande. Parallèlement, le niveau de diversification de l'offre semble également couvrir des besoins spécifiques. Ces EPCI, comparativement aux autres territoires, peuvent être considérés comme les moins prioritaires en termes de développement d'une offre (EPCI situés en bas à gauche du graphique). C'est le cas de CMB.

A RETENIR

Le territoire n'est pas identique concernant la **répartition des âges**. On peut noter des secteurs où la part des plus de 60 ans est plus élevée (notamment littoral et sud-est).

La **question de l'autonomie** et l'**accès aux services** sont donc des éléments clés, d'autant plus que des structures existent sur le territoire et des projets sont en cours.

Inversement, il y a aussi des secteurs où la natalité est plus importante, et les **services ne sont pas forcément en adéquation avec cette évolution**.

Le départ des aînés vers les centres-bourgs peut être un constat qui va prendre de l'ampleur dans les années à venir. En parallèle, une **recherche des services de proximité** avec des aides pour maintenir le plus longtemps ces habitants dans leur foyer se met en œuvre.

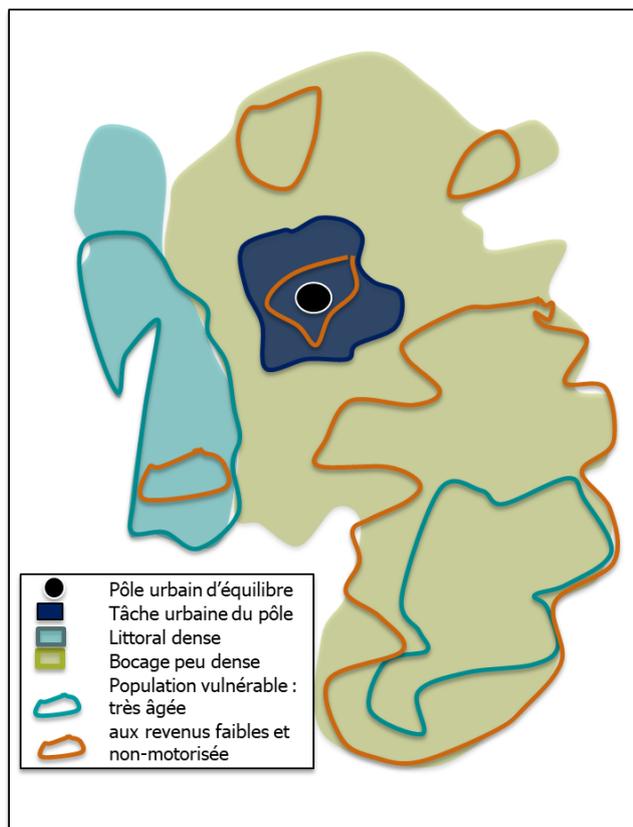
2.2.6 SYNTHÈSE DE CETTE ÉTAPE

- Il ressort des analyses de facteurs d'**incidences de vulnérabilité** qu'il existe des captifs sur le territoire. Ces captifs peuvent être :
- des personnes âgées sans véhicules ;
 - des personnes avec des revenus plus faibles sans véhicules ;
 - des personnes sans véhicules dans des zones rurales ;
 - des personnes sans véhicules dans des centres plus denses.

- Les **secteurs qui se dégagent sont les même** que ceux qui se dégagent dans la partie précédente :

- sur la **frange littorale** une problématique forte de personnes vieillissantes et moins motorisées mais des services pouvant être à proximité. Un travail est sans doute à faire sur les déplacements vers les services de santé.
- sur le **pôle urbain de Coutances**, des contextes variés de captifs mais des services et emplois centralisés possiblement accessibles en bus/marche à pieds/vélos.
- sur le **reste et notamment dans la partie Est**, une problématique d'accès aux services nécessitant des déplacements plus lointains avec une offre adaptée. La problématique des déplacements de personnes âgées est également forte.

- La **solidarité** est un élément qui ressort fortement de la concertation avec une volonté des élus de maintenir le plus longtemps possible les aînés dans leurs villages. Le sujet des aînés captifs est donc important mais déjà identifié voire maîtrisé.



Carte de synthèse des vulnérabilités (réalisation Inddigo)

2.3 LA DEMANDE DE MOBILITÉ

2.3.1 MOTIFS DE DÉPLACEMENTS ET PARTS MODALES

Cette partie présente notamment les **résultats de l'Enquête Ménage Déplacements (EMD)** réalisée en 2018 sur le périmètre du Pôle Métropolitain Caen Normandie Métropole.

✓ Rappel de l'EMD et éléments clés

L'EMD a été réalisée en 2018, sur le périmètre du Pôle Métropolitain Caen Normandie Métropole :

- 6.232 ménages enquêtés ;
- Près de 7.000 personnes interrogées ;
- 28.000 déplacements recensés.

Quelques chiffres clés de la mobilité des habitants issus de l'EMD sur le secteur de la CMB:

11,2 % d'individus non-mobiles (supérieur à la moyenne du périmètre de l'EMD), s'expliquant par le fort taux d'agriculteurs et d'artisans travaillant à leur domicile

4,03 déplacements par jour et par personne

Des déplacements moyens de courte durée (16 minutes)

66 minutes de temps de déplacement quotidien par personne

✓ Méthodologie et motifs de déplacements

L'EMD permet notamment d'identifier les **flux de mobilité**, leur **fréquence** et le **mode de déplacement** utilisé. Les analyses présentées ci-dessous mettent en exergue les motifs de déplacements. On retrouve dans l'EMD, **7 motifs de déplacements** :

Dans certains cas de motifs de déplacements, notamment étude et travail, nous croiserons ces résultats avec ceux issus d'autres sources, et notamment l'INSEE. CMB a été enquêtée sur la base d'un **découpage en 5 zones de triage**, que nous avons renommées pour en faciliter la compréhension :

- Travail
- Affaires
- Education
- Achats
- Démarches
- Loisirs & visites
- Accompagnement

Zone de tirage EMD	appellation par Inddigo
DTIR-510-Coutances	Coutances
DTIR-511-Bocage Coutançais Nord	Bocage Nord
DTIR-512-Canton Saint-Malo-de-la-Lande	Littoral Nord
DTIR-513-Canton Montmartin-sur-Mer	Littoral Sud
DTIR-514-Bocage Coutançais Sud	Bocage Sud

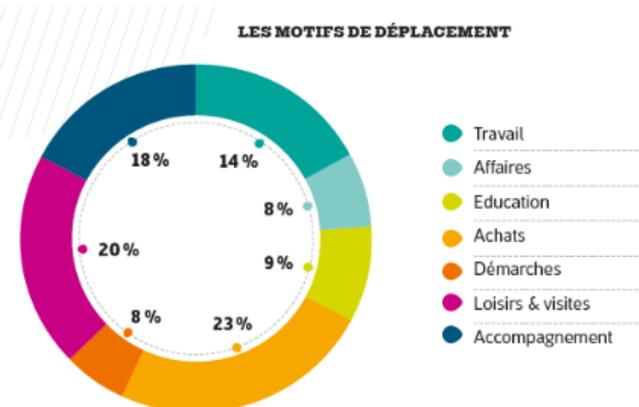
✓ Analyse des flux tous motifs

D'après l'EMD, **187.00 déplacements** s'effectuent quotidiennement sur CMB, dont **85,9 %** au sein du territoire.

Le **pôle urbain de Caen** est plus fréquemment fréquenté que les autres pôles (Cherbourg, Rennes, Le Mans, Rouen) et les motifs de fréquentation de ces pôles sont les achats, le travail et les visites d'amis ou de la famille.

Tous motifs confondus :

- Les déplacements **à motifs « achats »** sont les plus fréquents (23%) ;
- les déplacements liés **au travail**, dont la part est souvent surestimée dans l'imaginaire collectif, ne représentent qu'**un déplacement sur 5**. Ils constituent cependant un maillon important de la chaîne de déplacements des individus et ont une caractéristique pendulaire marquée ;



Le territoire présente une part non-négligeable d'individus qui ne sont **pas tous autonomes en matière de mobilité** et qui ont besoin d'un accompagnement (18 %).

Motifs de déplacement sur CMB, hors retours au domicile (source : EMD, 2018)

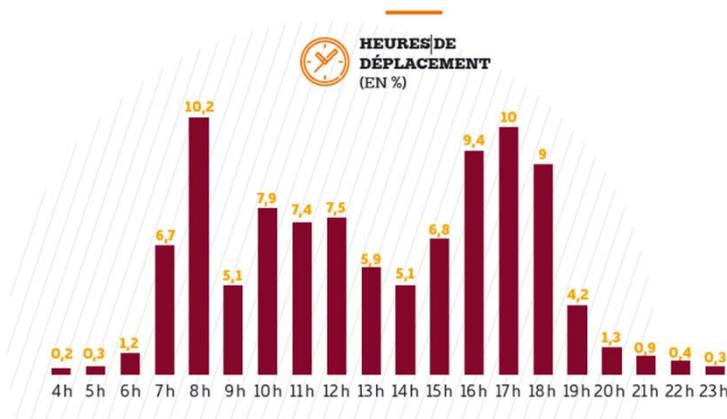
La part de l'accompagnement souligne le constat précédent analysé dans la partie vulnérabilité, à savoir l'**accompagnement de personnes sans voitures** et la présence forte de **solidarité**.

À noter...

✓ Analyse de la temporalité

Les habitants se déplacent le plus souvent aux **heures de pointes des migrations alternantes**, à savoir :

- Le **matin**, 17% entre 7h et 9h avec un pic entre 8h et 9h
- Le **soir**, les déplacements sont un peu étalés, avec ~ 28% de 16h à 19h



Heures de déplacement (source : EMD, 2018)

La durée moyenne d'un déplacement est de **16,3 minutes** soit, **66 minutes de déplacement par jour par personne** (16,3 * 4,03 déplacements journaliers). La distance moyenne d'un déplacement est de **9,9 km**.

Sur CMB, les distances et les temps de déplacements sont **supérieurs à ceux des territoires voisins. Ces distances et ce temps de déplacement** impactent le **budget** des ménages et leur **qualité de vie**.

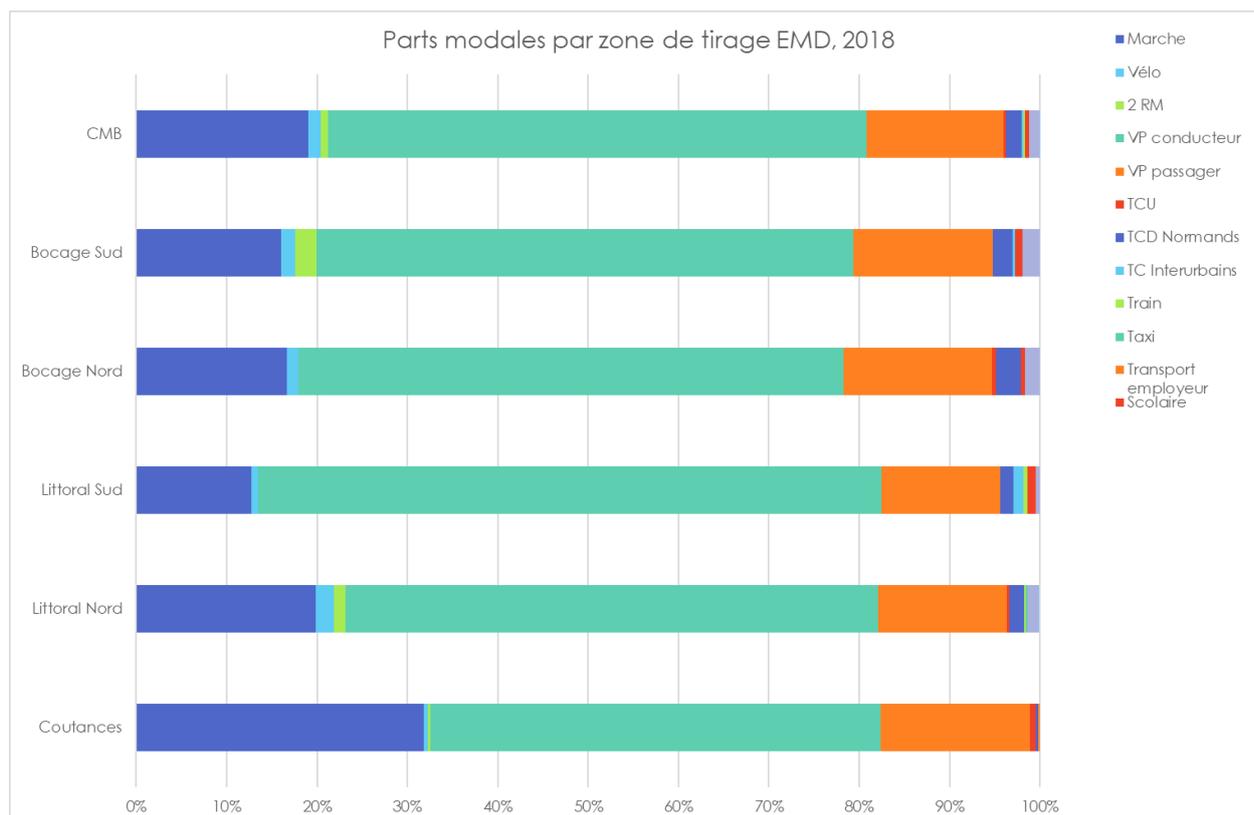
À noter...

✓ Modes de déplacements tous motifs confondus

La **voiture** est le mode utilisé majoritairement, en moyenne à **75 %**, en particulier dans le **littoral sud** (82 %).

La part des **modes actifs** plus importante sur le secteur **nord du littoral** et la part de la **marche** est la plus importante sur **Coutances** contrairement à celle du vélo qui est très faible qui s'explique notamment par le relief environnant.

Les **transports collectifs** sont utilisés à la marge, et davantage dans le **nord du territoire**. Le **train** est utilisé notamment par les habitants du **littoral sud** et peu voire pas utilisé par les coutançais.



Le recours au **taxi** dans le **littoral nord** peut s'expliquer par une population avec des revenus plus élevés et le **transport employeur** est utilisé dans le **bocage nord**.

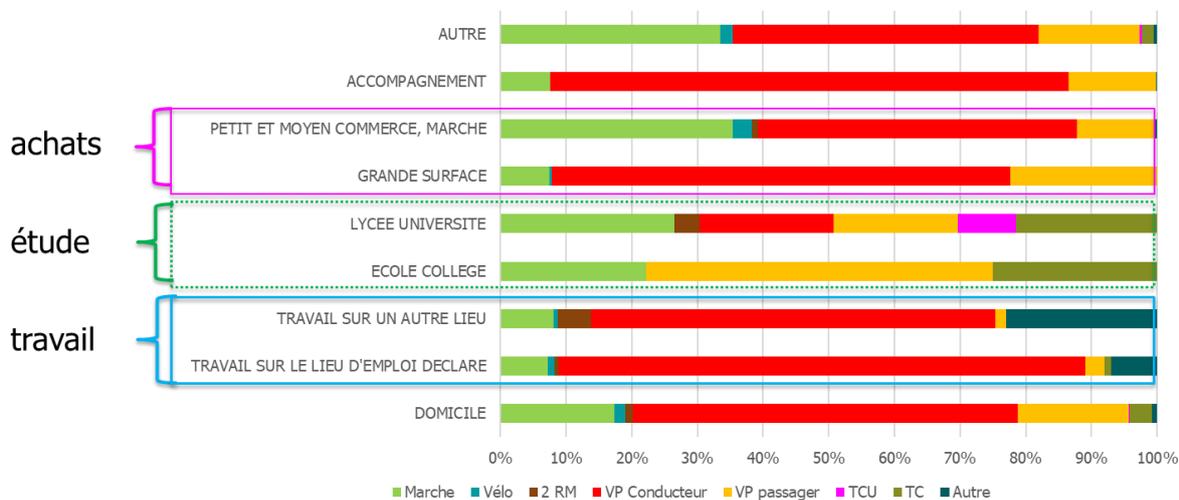
✓ Modes de déplacements par motifs

Les **achats en petites surface** permettent un **accès à pied ou à vélo** tandis que les **grandes surfaces** entraînent le **recours massif à l'automobile**, du fait de leur localisation souvent périphérique.

Les **élèves** sont dépendants des **transports en commun** (scolaires ou urbains) ou de leur proches pour accéder à leur lieu d'éducation. Seulement **un élève sur 5** se rend **à pied** à son lieu d'étude et un **lycéen** ou un apprenti **sur 4** se dote d'un **scooter** ou d'une **voiture**.

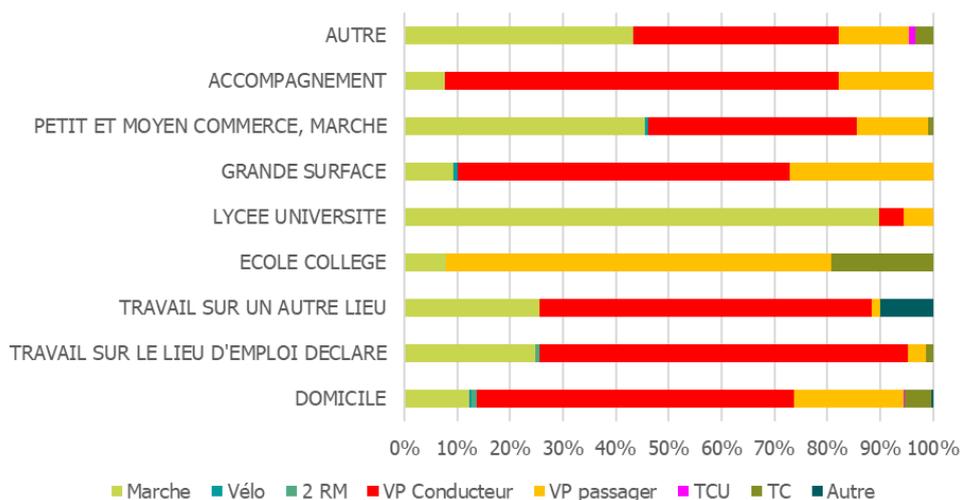
Pour se rendre au **travail**, la **voiture individuelle** reste de loin le mode le plus utilisé et les modes actifs représentent 10% des parts modales.

Les personnes en situation de **précarité professionnelle** (intérimaires, saisonniers, ...) ayant déclaré « travailler sur un autre lieu » ont recours à **plus de 20% à un autre type de mode déplacement** que les modes classiquement à disposition. Il peut s'agir de transports spéciaux proposés par l'employeurs, de transports spécifiques/sociaux type navette-marrée ou bus social, ou encore de « système D » comme l'autostop.



Mode utilisé selon le motif de destination (source : EMD, 2018)

✓ Modes de déplacements par motifs et par secteurs



Mode par motif, zone de tirage Coutances (source : EMD, 2018)

Dans le **bocage sud**, **écoliers** et **collégiens** se rendent très fortement à **pied** sur leur lieu d'étude en comparaison au **bocage nord**, où ils sont majoritairement accompagnés en **voiture**.

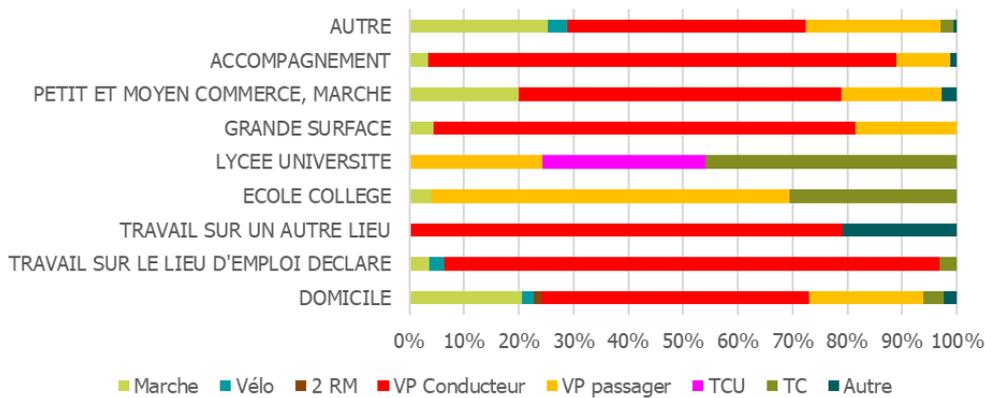
Les **lycéens** et **apprentis** s'appuient sur les **transports en commun** dans le **bocage nord**, alors qu'ils sont plus dépendants d'un véhicule motorisé personnel au sud.

1 déplacement sur 4 vers un **commerce de petite ou moyenne surface** se réalise à **pied** dans le **bocage sud** contre 1 déplacement sur 5 dans le bocage nord.

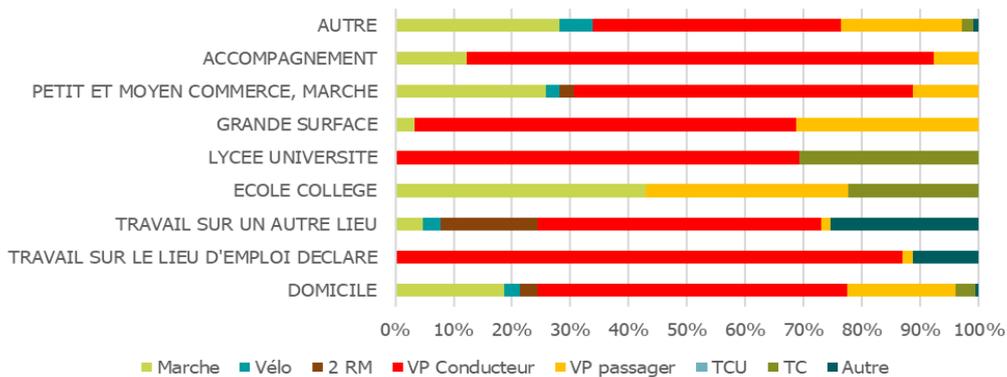
Pour accéder à son **travail**, les habitants du **bocage nord** utilisent les **modes actifs**, ce qui n'est pas le cas dans le bocage sud.



Dans le bocage, le **recours à la voiture**, même s'il reste **prépondérant**, n'est pas une fatalité selon les motifs de déplacements, notamment de proximité (petits commerces, étude). Des solutions de transports alternatifs peuvent être privilégiés pour les trajets de plus longues distances (travail notamment, établissement d'études supérieures).



Mode par motif, zone de tirage Bocage Nord (source : EMD, 2018)



Mode par motif, zone de tirage Bocage Sud (source : EMD, 2018)

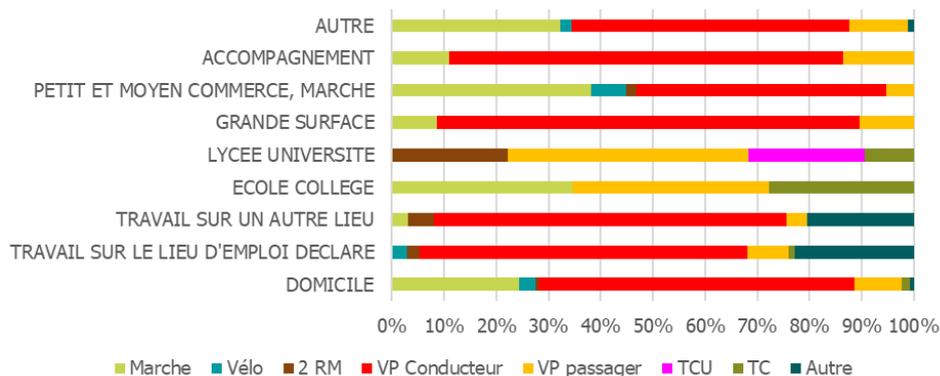
Les **établissements scolaires** primaires et collèges sont **plus accessibles par la marche sur le littoral nord**. Les **lycéens** sont plutôt bien équipés en **voitures** au **sud** et de **deux-roues motorisés** au **nord**.

Sur le **littoral sud**, la dépendance à la **voiture particulière** est accrue pour les trajets **domicile – travail** alors que sur le **littoral nord**, les grandes surfaces commerciales semblent être un peu mieux accessible par la **marche à pied**.

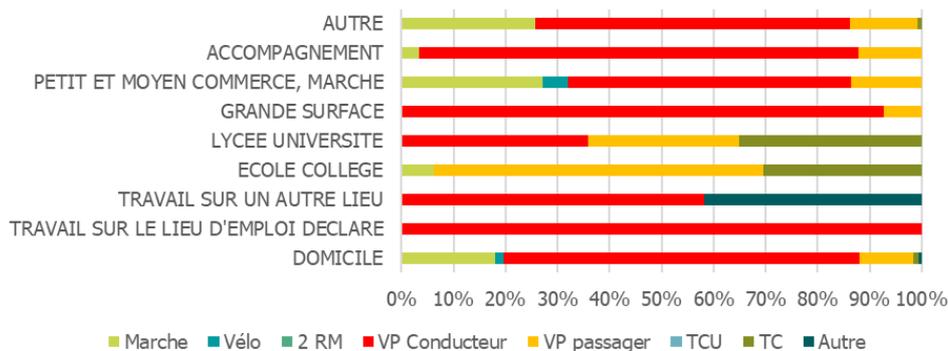
Sur le littoral, le **vélo** semble pouvoir se développer pour certains déplacements utilitaires, mais il est encore **réservé aux adultes** à l’heure actuelle.



La mobilité **domicile-travail**, notamment au **sud**, pourrait **se diversifier** davantage. Des **solutions** de mobilité pourraient être organisées pour les **travailleurs saisonniers** ou **non-fixes**, très touchés par le manque d’offres alternatives à la voiture individuelle.



Mode par motif, zone de tirage Littoral Nord (source : EMD, 2018)



Mode par motif, zone de tirage Littoral Sud (source : EMD, 2018)

A RETENIR

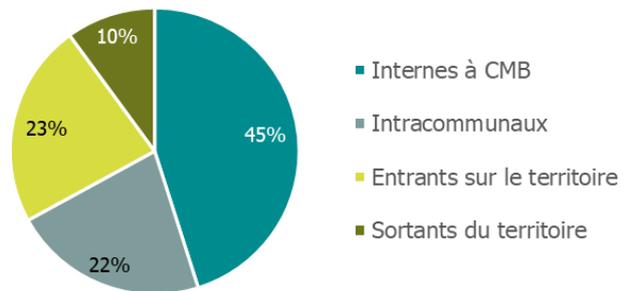
- 86% des déplacements ont lieu au sein de CMB.
- Des attractions extérieures variées en fonction des secteurs.
- Une part modale de la voiture dominante (75 %) quel que soit le secteur de CMB.
- Une part modale de la marche non négligeable à Coutances notamment.
- Des différences de part modale et de motifs de déplacements en fonction des territoires, notamment à corrélés à la présence de services.
- Le motif achat est le motif de déplacement le plus cité dans l’EMD.

2.3.2 DÉPLACEMENTS DOMICILE-ÉTUDE

16.851 déplacements domicile-étude ont lieu quotidiennement chez les 11-17 ans. Près de **7 déplacements au motif scolaire sur 10** ont lieu **à l'intérieur** même du périmètre CMB, soit 11.300 déplacements.

Il y a également de **nombreux flux en échange avec l'extérieur** (1 sur 3) dont la majorité sont des flux entrants (3.900 entrants contre 1.700 sortants).

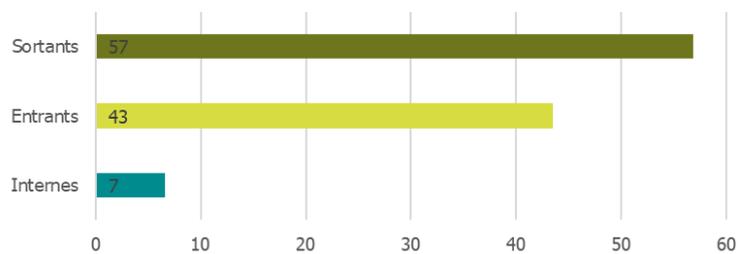
Flux domicile - étude



Flux des 11-17 ans sur le territoire (source : INSEE)

À noter...

Des flux internes de courte portée, mais des flux en échange d'une cinquantaine de kilomètres en moyenne.



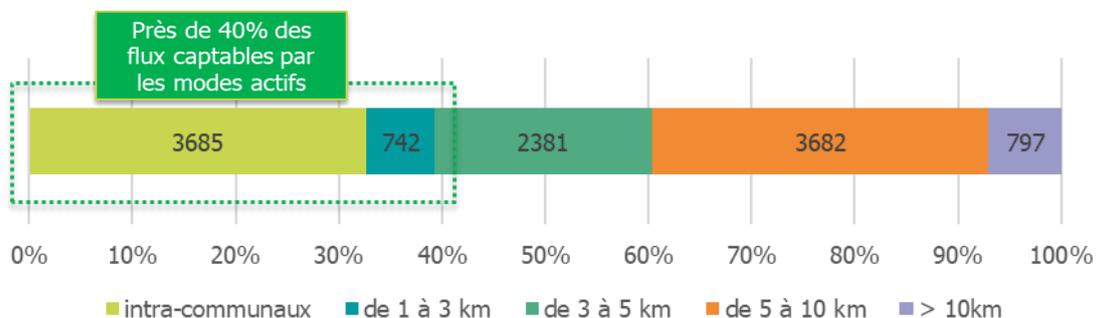
Distance moyenne des flux en km (source : INSEE)

7.600 déplacements quotidiens en échange entre les communes du territoire (45 % des flux domicile-étude). Les principales communes **émettrices** sont Gouville-sur-Mer, Quetteville, Saint-Sauveur.

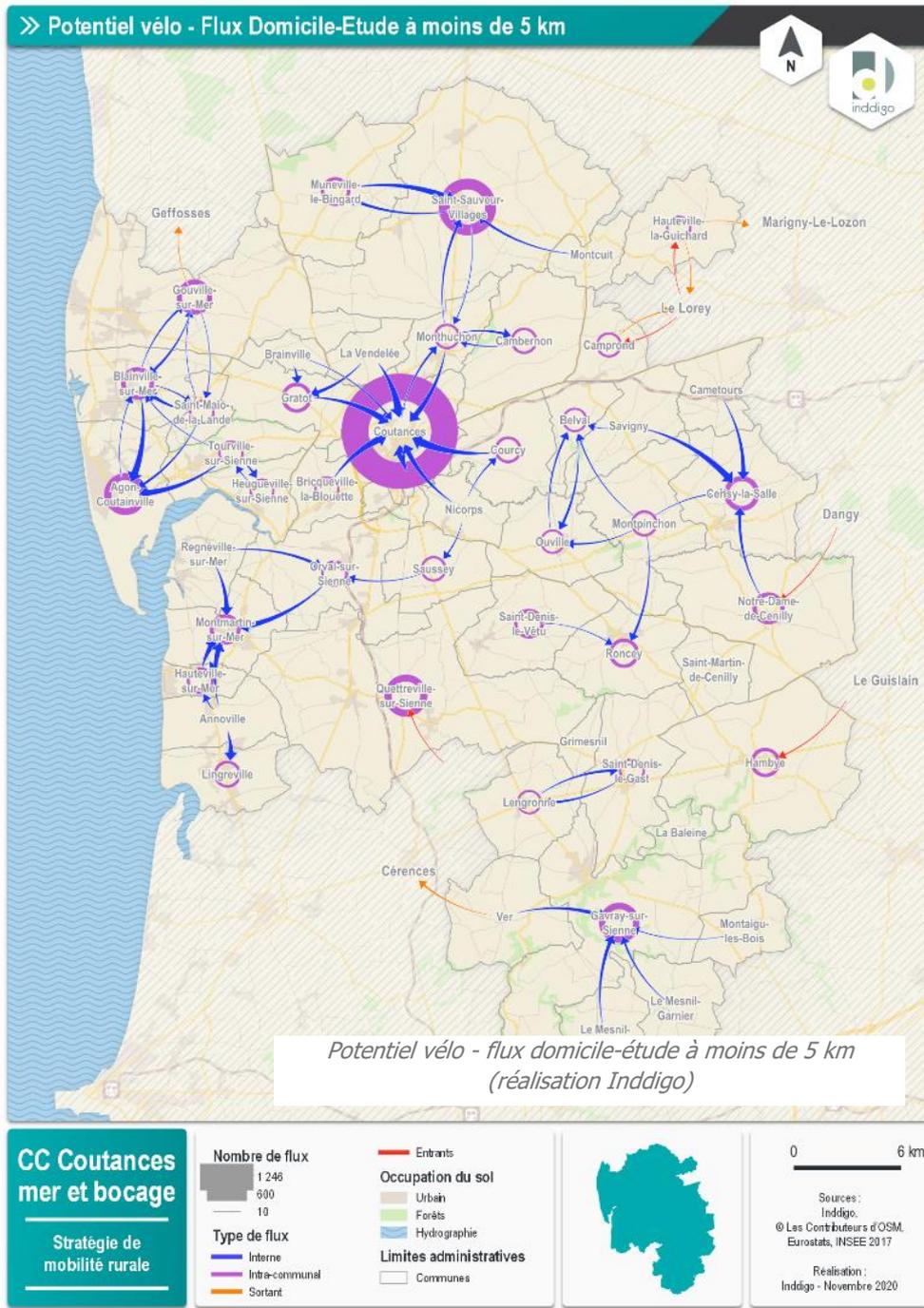
Récepteurs :

- Coutances polarise plus de 3.600 flux, soit près d'un déplacement sur 2 ;
- dans une moindre mesure, Montmartin-sur-Mer et Agon-Coutainville polarisent respectivement 10 % et 7% des flux domicile-étude internes au territoire ;
- Saint-Sauveur, Cerisy et Gavray sont aussi de petits pôles récepteurs de flux liés aux études (environ 5% chacun).

Echanges : d'importants flux (150 et 100) de Quetteville vers Montmartin ou vers Coutances, de 7 à 9 km en moyenne (135 déplacements de Saint-Sauveur vers Coutances).



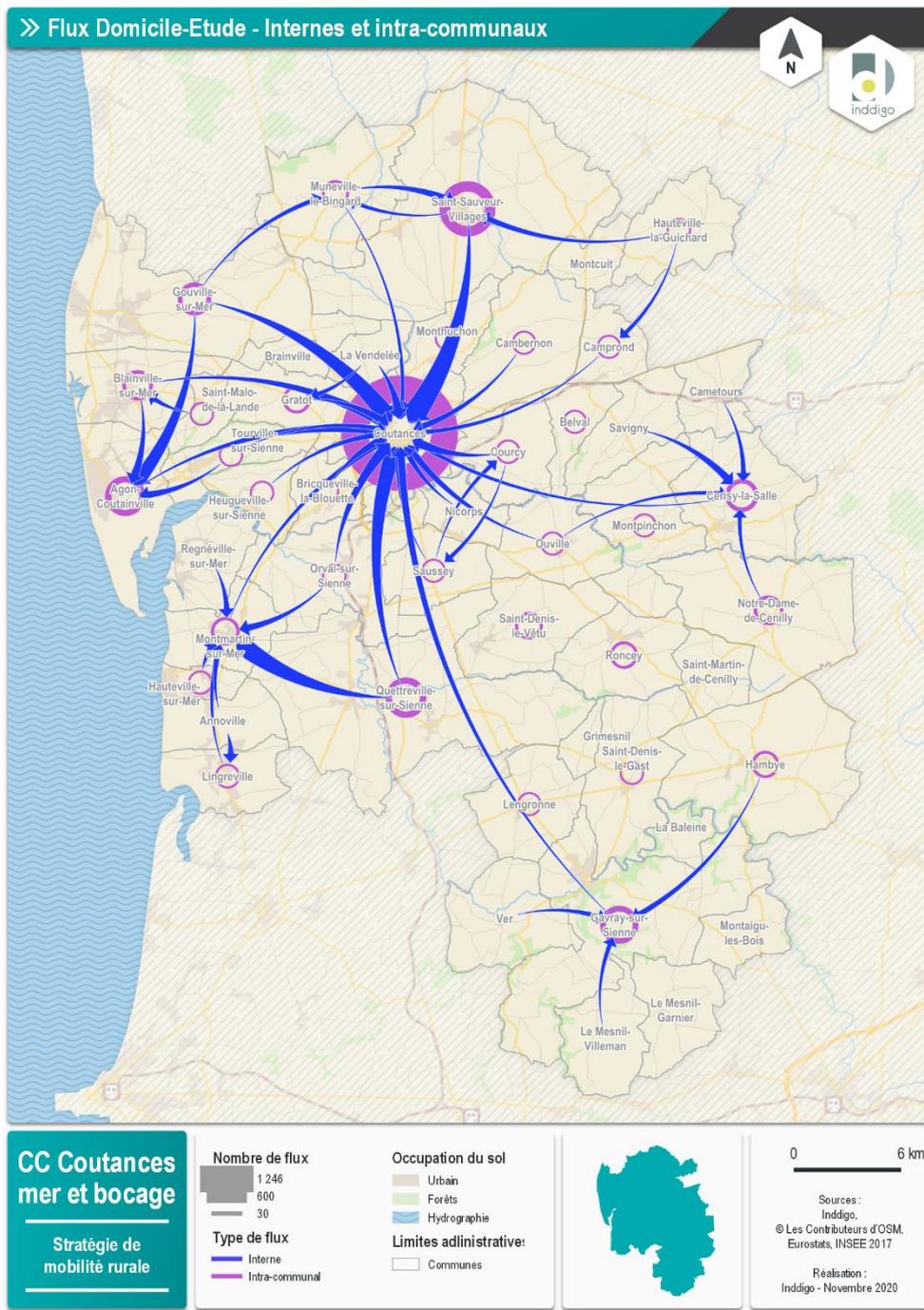
Part des déplacements domicile-étude selon la distance



3.685 déplacements se font sur le motif de l'enseignement et se réalisent sur la **commune de résidence**, soit **23% des flux D-E** :

- 1.246 flux sur la commune de Coutances (34% des flux domicile-étude)
- Dans une moindre mesure :

Commune	Nombre de flux intra-communaux	
	en volume	en %
Coutances	1246	34%
Saint-Sauveur-Villages	445	12%
Quettreville-sur-Sienne	246	7%
Agon-Coutainville	240	7%
Gavray-sur-Sienne	215	6%
Gouville-sur-Mer	146	4%
Cerisy-la-Salle	146	4%

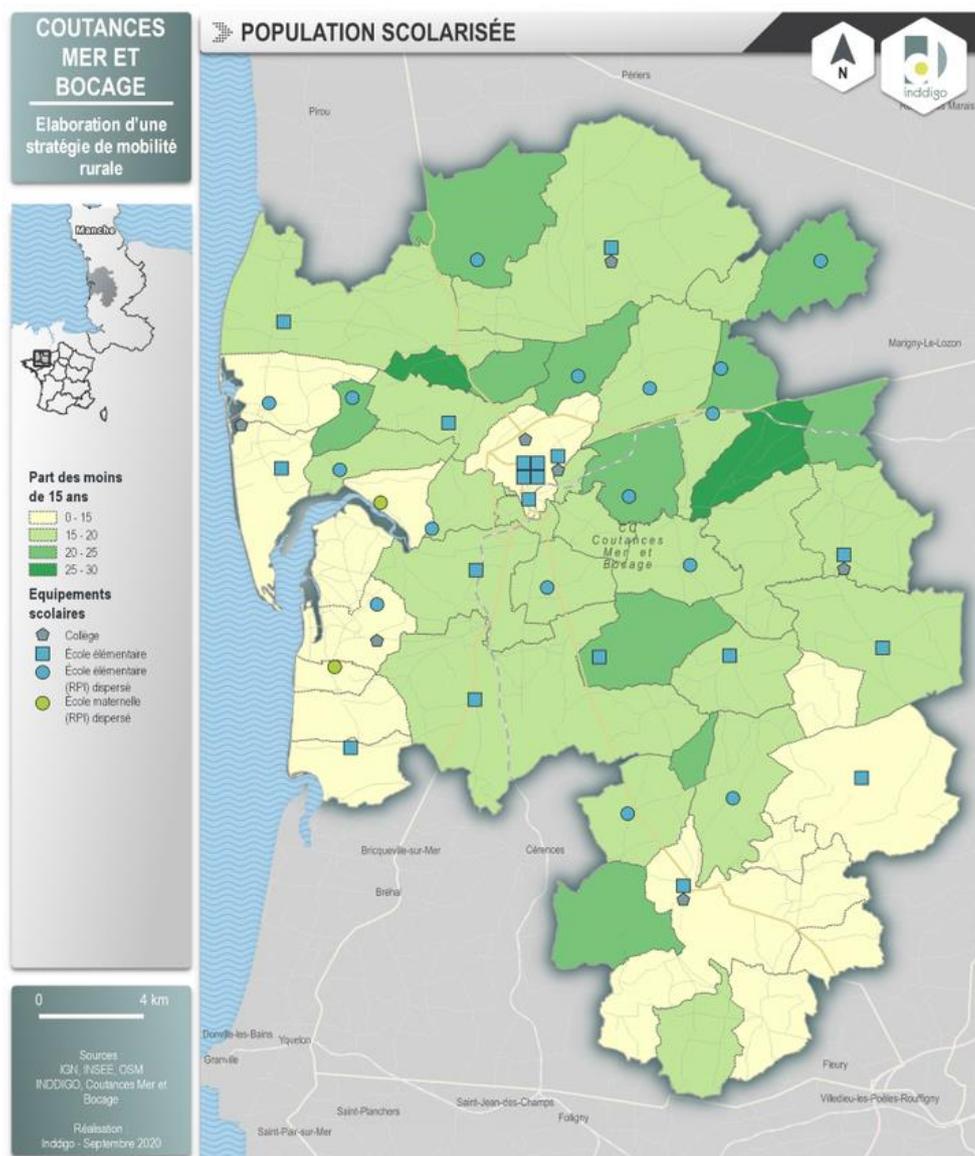


Flux domicile-étude internes et intra-communales sur le territoire (réalisation Inddigo)

À noter...

Les **perspectives de report modal** vers les modes actifs (marche à pied et vélo) sont intéressantes mais nécessitent des aménagements spécifiques aux abords des établissements scolaires.

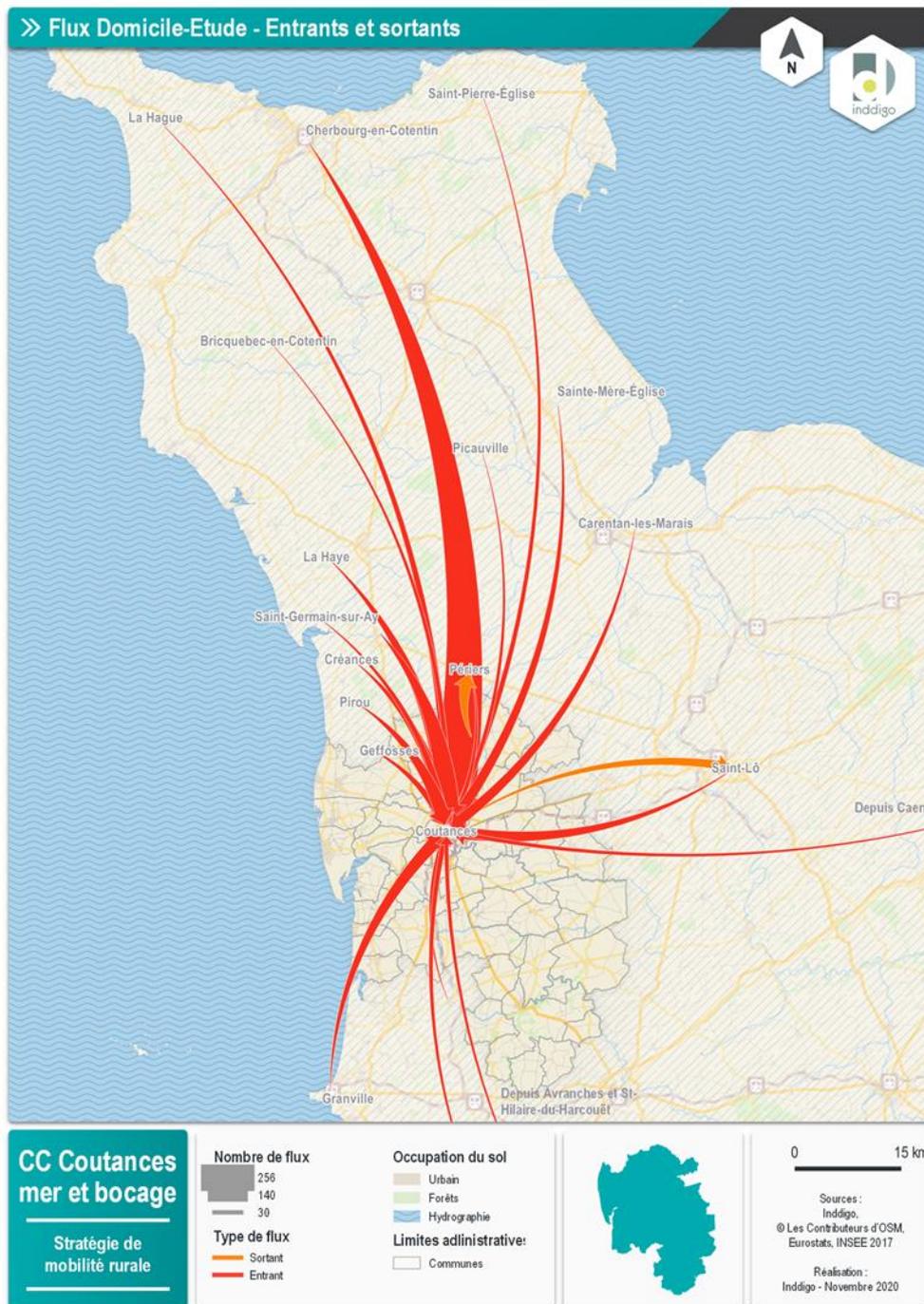
Le territoire attire de nombreux étudiants et apprentis. Ils représentent **3.875 flux entrants** sur le territoire, dont **90 % (3 500) à destination de Coutances**. Ils proviennent notamment de Cherbourg, Lessay, La Haye, Créances, Caen et Sainte-Mère-Eglise.



Population scolarisée sur le territoire (réalisation Inddigo)

20 % des 1.687 flux sortants du territoire vont vers **Saint-Lô** et 11% vers Granville. Dans une moindre mesure, les autres destinations sont Caen, Agneaux, Périers, Cércences, Avranches et le reste du département et de la région.

Flux entrants et sortants domicile-étude sur le territoire (réalisation Inddigo)



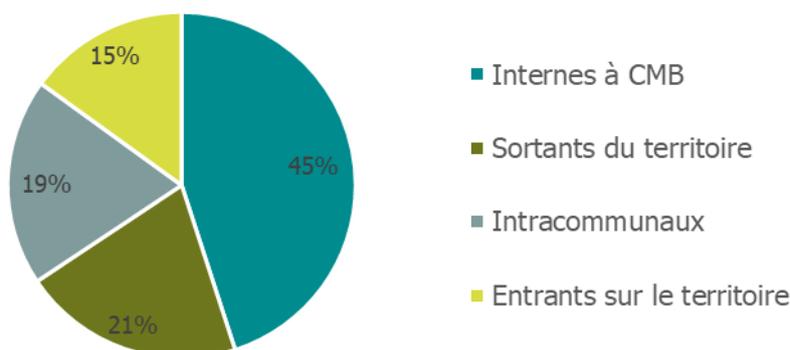
Flux domicile-études (réalisation Inddigo)

A RETENIR

- De nombreux flux de déplacements en interne du territoire
- Beaucoup de flux entrants
- Coutances : pôle d'éducation principal avec la présence d'établissements d'enseignement publics et spécialisés
- Le **déplacement domicile-études** comme vrai **sujet au sein du territoire au regard des flux**

2.3.3 DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

On compte **29.600 déplacements domicile-travail** d'après l'INSEE. Près de **64 %** d'entre eux ont lieu à **l'intérieur** même du périmètre de CMB, soit 19.000 déplacements/jour. On recense également 36 % de flux en échanges avec l'extérieur avec plus de flux sortants (6.100) qu'entrants (4.500).



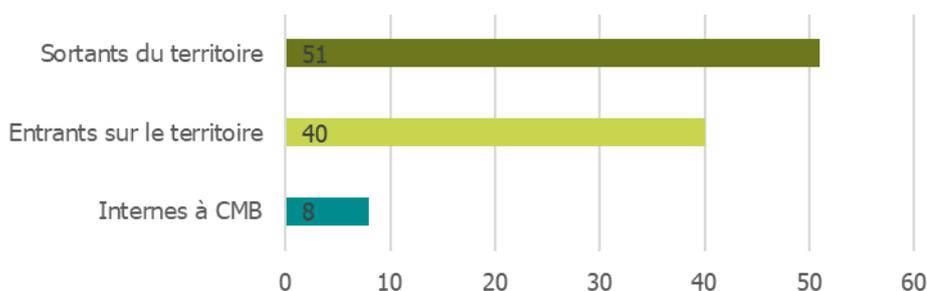
Flux domicile-travail sur le territoire (source : INSEE)

À noter...

On peut noter une certaine **dépendance vers les pôles d'emplois extérieurs**.

Les flux internes sont de courte portée (8 km en moyenne).

Les flux entrants sont plus proches (40 km) que les flux sortants (51km).



Distance moyenne des flux en km sur le territoire

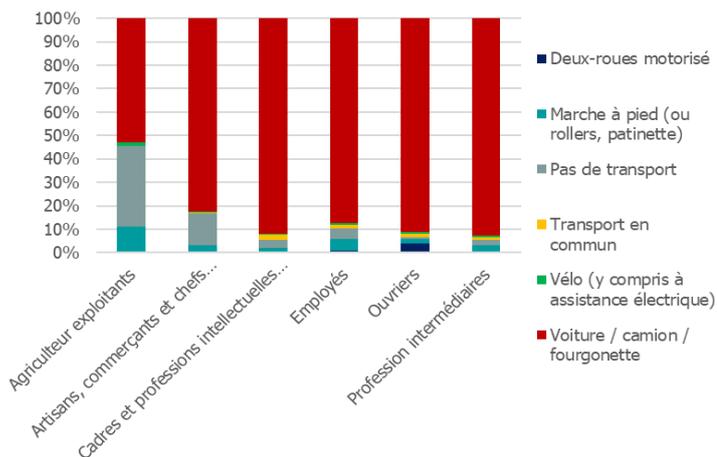
La mobilité des travailleurs vers l'extérieur du territoire se fait sur des longues distances.

Les pratiques de mobilités et modes utilisés diffèrent selon les catégories professionnelles, même si la voiture personnelle reste le mode majoritaire :

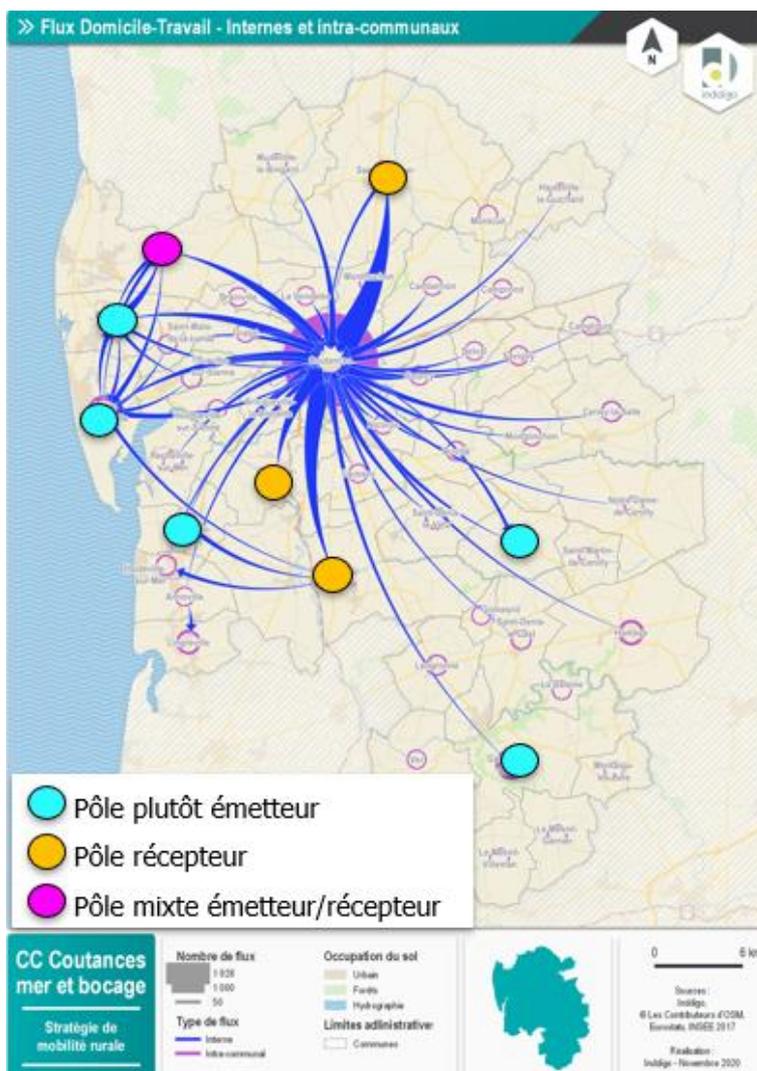
- les agriculteurs se déplacent peu, vivant souvent sur leur exploitation, et n'utilisent quasiment jamais les transports en commun ;
- les employés pratiquent plus la marche à pied car ils ont des stratégies résidentielles souvent à proximité de leur lieu de travail (notamment dans le secteur public ou les services) ;
- les ouvriers ont tendance à plus utiliser des scooters ou motos notamment car ces véhicules sont moins onéreux que l'achat d'une 2ème voiture dans le foyer par exemple
- le vélo est peu utilisé (cf. répartition modale), mais s'adresse et peut s'adresser à toutes les CSP (source EMD).

On compte **5.750 flux intra-communaux**. Parmi eux, **un déplacement sur 5 est lié au travail** et se réalise au sein même de sa commune de résidence (environ **2.000 flux à Coutances** et entre 200 à 400 flux sur les communes d'Agon-Coutainville, Gouville, Saint-Sauveur et Gravay).

Mode de déplacement
utilisé selon la CSF



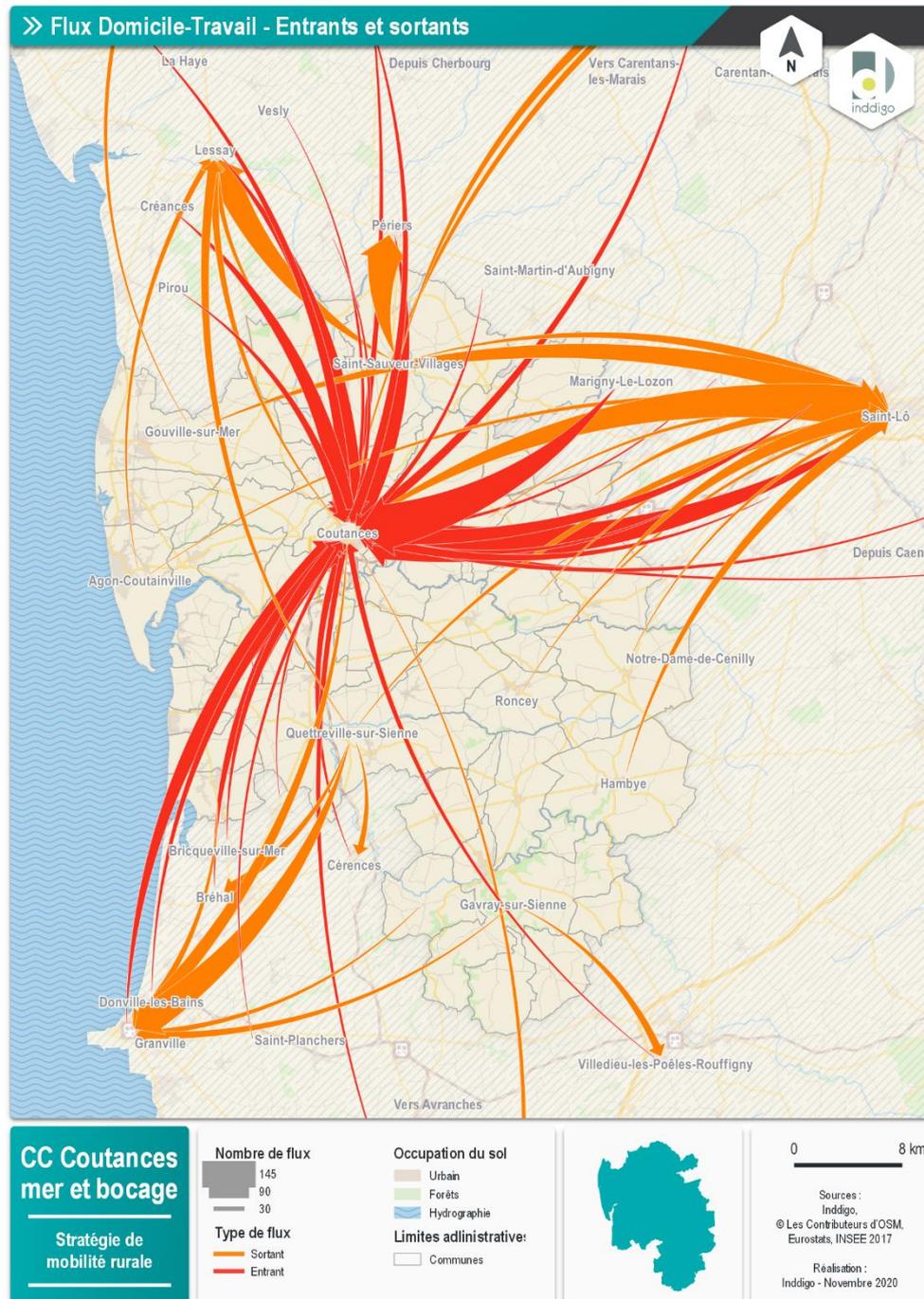
On compte **13.350 flux internes** au territoire dont **60% convergent sur Coutances**. Le reste des flux est plus diffus sur le territoire comme sur les différentes communes urbaines d'Agon-Coutainville, de Blainville-s-Mer, de Montmartin-s.Mer, de Gouville et de Roncey. Les **communes émettrices** sont Quetteville, Saint-Sauveur et Orval et convergent sur Coutances (950 flux depuis Saint-Sauveur, 680 flux depuis Quetteville et 470 flux depuis Orval), sauf Gouville qui interagit plutôt avec les communes du littoral. Dans l'ensemble, les flux sont organisés de manière **complexe**.



Flux domicile-travail internes et intra-communales (réalisation Inddigo)

On compte **4.500 flux entrants** sur le territoire. Parmi eux :

- **67 %** (3.000) convergent sur **Coutances** et notamment depuis Marigny-le-Lozon, Saint-Lô, Lessay, Granville, Périers, Créances, Bréhal, Agneaux. Coutances affirme sa centralité et son attractivité.
- le reste des flux entrants étant **très dispersés** sur l'ensemble du territoire.



Flux domicile-travail entrants et sortants sur le territoire (réalisation Inddigo)

On compte **6.100 flux sortants** du territoire dont **18 %** vers **Saint-Lô** et **10 %** vers **Granville** et dans une moindre mesure vers Lessay et Périers.

Selon l'EMD, 2.700 déplacements depuis CMB convergent vers la Communauté d'Agglomération de Saint-Lô et 1.200 déplacements en sens inverse. Par ailleurs, les échanges sont équilibrés entre CMB et la Communauté de Communes de Granville (1.500 déplacements par sens).

Les flux sortants se font surtout au départ de Coutances, Saint-Sauveur, Quetteville (environ 10 % chacune, soit 1.850 personnes). Le territoire échange davantage avec le **nord du département** (Cotentin) et **l'Est** (vers Saint-Lô), dans une moindre mesure avec le sud-ouest (Granville) et les flux se concentrent très majoritairement sur les **pôles urbains**.

A RETENIR

- **64 % des déplacements au motif travail** ont lieu **à l'intérieur** même du périmètre CMB.
- Coutances : **pôle d'attraction fort** (que ce soit en interne ou en externe).
- Un déplacement sur 5 lié au travail se réalise **au sein même de sa commune** de résidence mais des liens non négligeables avec les **pôles d'emplois extérieurs**.
- Des **différences** notables de temps de parcours moyens entre les déplacements **internes et externes**.
- Le temps d'accès vers le lieu de travail externe au territoire est un vrai **sujet de mobilité et de développement durable**.

2.3.4 SYNTHÈSE DE LA CONCERTATION

✓ Rappel de la méthodologie

Concertation/échanges dans le cadre du diagnostic		
Entretiens en face à face et téléphonique	Groupes de travail avec les acteurs du territoire : - Entreprises - Enfance et loisirs - Tissu associatif et social	4 groupes de travail avec les élus et en amont un questionnaire 33 communes ont répondu à l'enquête. de plus les réponses sont qualitatives avec de nombreuses transmissions de documents Questionnaire transmis en juillet 2020

La concertation est l'occasion de réunir l'ensemble des acteurs directement ou indirectement parties prenantes des problématiques de mobilité. Cette concertation s'est voulue large mais efficace de sorte à dessiner les contours d'une dynamique d'ensemble incluant les acteurs socio-économiques, politiques

et techniques. Ainsi des entretiens individuels² et des groupes de travail ont été organisés en présentiel dans le cadre de ce diagnostic. Il s'agissait de :

- présenter quelques éléments clés du diagnostic
- récupérer, compléter les données par les retours de l'assistance
- commencer à pré-identifier des enjeux et attentes

Trois ateliers groupes de travail étaient prévus :

- atelier 1 associations, acteurs sociaux, tourisme (réalisé le 01/10/2020)
- atelier 2 acteurs économiques
- atelier 3 jeunes, culture, périscolaires, loisirs (réalisé le 09/10/2020)

L'atelier 2 n'a pas pu être organisé en raison d'un nombre d'inscrits trop faible. Un questionnaire a été transmis au territoire pour diffusion ultérieure aux acteurs concernés.

Quatre ateliers ont été réalisés également avec les élus. Le choix a été de mixer les secteurs géographiques. Ces groupes de travail ont été réalisés les 09/0/2020, 12/10/2020 matin et après-midi et un en visio durant le confinement le 13/11/2020.

En amont des groupes de travail élus, un questionnaire leur avait été transmis. Ce questionnaire avait pour objectifs :

- d'être un premier contact direct auprès de chaque maire,
- d'appréhender la connaissance en matière de mobilité
- de lister les projets de la commune
- de permettre à chacun d'exposer ses attentes en matière de mobilité et également concernant l'étude

33 communes ont répondu à l'enquête.

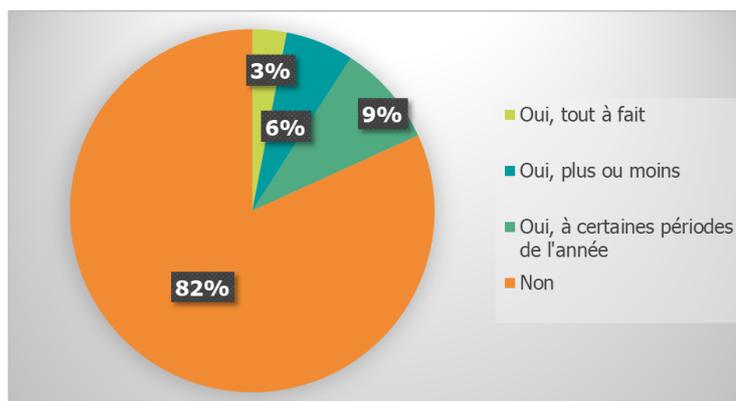
Dans le cadre de sa stratégie de mobilité rurale et de son projet éducatif social local (PESL), CMB a lancé en parallèle sur tout le territoire une démarche participative itinérante dénommée « Tok-Tok » qui a permis de rencontrer plus de 800 habitants et ainsi dresser un diagnostic participatif des mobilités. Cette démarche fait l'objet d'un rapport d'analyse spécifique.

✓ Focus sur le questionnaire destiné aux élus

Les réponses sont **cohérentes avec les pratiques ressorties** notamment de l'EMD.

Majoritairement, les communes ne rencontrent **pas de problème de congestion**. Les communes qui citent des difficultés sont Belval, Hauteville-sur-Mer, Coutances, Tourville-sur-Sienne, Saint-Sauveur-Villages et Montmartin-sur-Mer.

Votre commune rencontre-t-elle des problèmes de congestion de circulation automobile ?

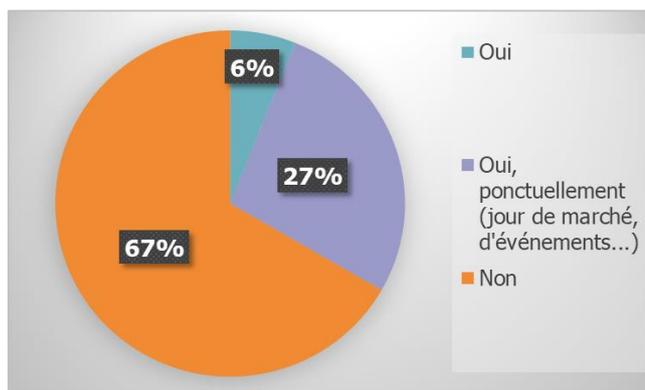


² Les partenaires rencontrés lors des entretiens sont : Loïc Berthier du Centre hospitalier, Christine Simond d'Accueil-emploi, Guillaume Ourson de Coutances Tourisme, Anquetin Samuel et Blouet Patrice de la Région Normandie, Maguelonne Zamouth et Jean-Charles Perruaux de Coutances

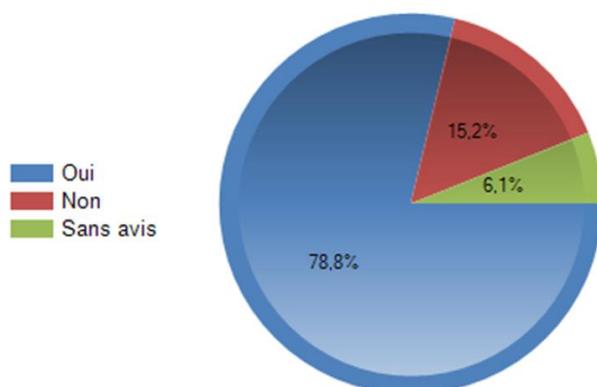
Majoritairement, les communes n'ont **pas de problèmes de stationnement** ou **ponctuellement les jours de marché**. Celles ayant formulé des problèmes sont Notre-Dame-de-Cenilly et Tourville-sur-Sienne.

Majoritairement, les communes identifient des sections de voirie où la **vitesse des voitures est excessive**. Les communes qui ne citent pas de difficultés sont Ouveille, Cerisy-la-Salle, Le-Mesnil-Villeman, Nicorps et Heugueville-sur-Sienne.

Votre commune rencontre-t-elle des difficultés pour le stationnement des véhicules ?



Existe-t-il sur votre commune des sections de voirie où la vitesse pratiquée par les voitures est excessive ?



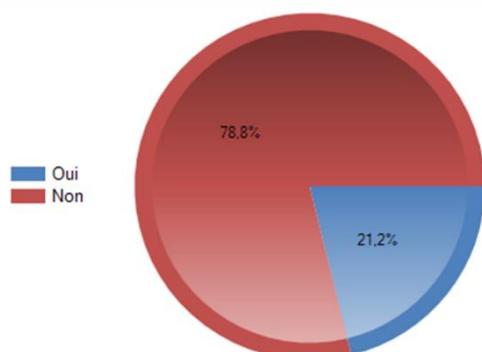
Selon vous, quels sont les modes de déplacement les plus utilisés par vos administrés ?

Voiture (conducteur)	33
Voiture (passager)	19
Moto/scooter	12
Vélo	12
Marche	10
Covoiturage	4
Autocars de la Région	4
Bus urbain	1
Taxi	1

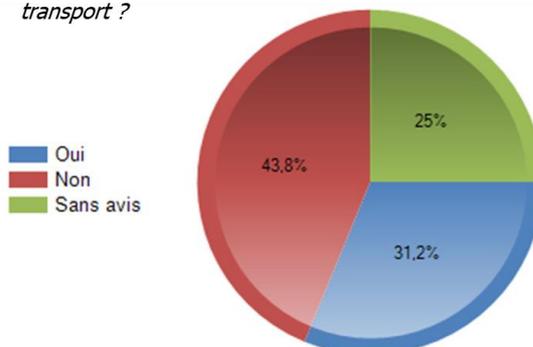
79 % des communes (répondantes) n'ont **pas d'aires de covoiturage**.

Concernant le positionnement des zones de **stationnement à proximité des points de connexion** des autres modes de déplacements, les réponses sont **réparties**. Cette question n'était sans doute pas évidente au regard de l'intermodalité.

Existe-t-il des aires de covoiturage (organisées ou spontanées) sur votre commune ?



D'une manière générale, les zones de stationnement pour les automobiles se situent-elles à proximité des points de connexion avec les autres modes de transport ?



Deux tiers des communes identifient un **potentiel pour le développement du vélo**. Ce potentiel est surtout cité pour les **déplacements internes** à la commune et pour le tourisme.

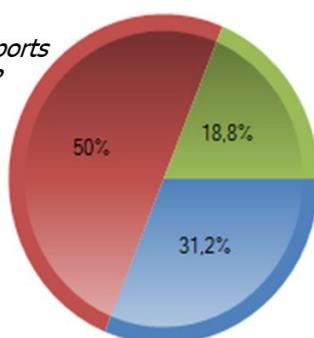
19 % des communes répondantes disent **ne pas connaître l'offre en TC** sur le territoire et 24 sur 29 répondants disent ne pas connaître la tarification des TC.

Le vélo vous paraît-il présenter un potentiel de pratique pour votre commune ?

	Nombre de citations
Oui, pour les déplacements internes à la commune	23
Oui, pour le tourisme	20
Oui, pour les déplacements vers d'autres communes	15
Non, le potentiel d'usage est faible	10
Total	68

Connaissez-vous l'offre de transports en commun sur votre territoire ?

- Oui, tout à fait
- Oui, plus ou moins
- Non



Pensez-vous que la tarification des transports en commun est adéquate ?

	Effectifs
Oui	2
Non	3
Je ne connais pas la tarification	24
Total	29

Sur votre commune, les transports en commun vous paraissent-ils adaptés ?

	Oui, tout à fait		Oui, plus ou moins		Non		Total
	Eff.	% Rep.	Eff.	% Rep.	Eff.	% Rep.	
Pour les déplacements des personnes actives	-	0%	2	7%	26	93%	28
Pour les déplacements des personnes âgées	1	4%	4	15%	22	82%	27
Pour les déplacements extra-scolaires	2	7%	7	25%	19	68%	28
Pour les déplacements des enfants (RPI,...)	16	52%	9	29%	6	19%	31
Pour les déplacements des PMR	0	0%	3	11%	25	89%	28
Pour les déplacements des touristes	1	4%	2	7%	25	89%	28

Quelles sont les mesures qui inciteraient le plus vos habitants à utiliser plus souvent les transports en commun ?

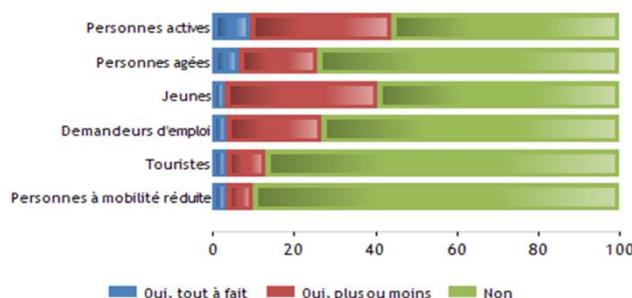
Mesures pour inciter à l'usage des transports en commun	nombre de citations	
Plus de bus/autocars vers Coutances	22	15%
La possibilité de transporter des courses ou des achats dans les transports en commun	16	11%
La possibilité de mettre son vélo dans le bus ou le train	14	9%
Des cheminements doux plus lisibles pour rejoindre les points d'arrêt	13	9%
Des horaires plus adaptés	12	8%
Un arrêt proche de chez soi	11	7%
Plus de bus/autocars, à toutes heures	10	7%
Plus de bus/autocars vers d'autres villes extérieures au territoire (Saint-Lô, Granville, Périers, etc.)	10	7%
Des tarifs plus attractifs	10	7%
Plus de bus/autocars vers d'autres communes de la Communauté de Communes	8	5%
Un arrêt proche du lieu de travail	7	5%
Des transports plus rapides	7	5%
Moins de correspondances	3	2%
Aucune	3	2%
Autre	2	1%

La mesure la plus citée est « **plus de bus/autocars vers Coutances** » et notamment à destination :

- du centre-ville (4) ;
- de la gare (4) ;
- des commerces (4) ;
- des pôles de santé (4) ;
- des supermarchés (3) ;
- de la piscine (3) ;
- de la connexion avec le Cosibus (2) ;
- du théâtre (1) ;
- des Unelles (1) ;
- du marché (1) ;
- du stade (1) ;
- des entreprises (1) ;
- du Tri-Tout (1) ;
- du quartier Galaisière (1).

De manière globale l'offre de mobilité ne correspond pas, en particulier, aux personnes à mobilité réduite, aux touristes et aux demandeurs d'emploi.

D'une manière générale, l'offre de mobilité (tous modes de déplacement confondus) sur votre commune vous semble-t-elle correspondre aux besoins des publics suivants ?



✓ Projets des communes en matière de mobilité

Les communes ont été invitées à préciser leurs projets à venir en matière de mobilité. Cette liste regroupe les réponses reçues et n'est donc pas exhaustive.

	Projets mobilité	Commentaires
Blainville	Aménagements « voies douces » Parcours de découverte dans un espace naturel sensible Recensement chemins pédestres	
Gratot	Création d'une piste cyclable permettant de relier le bourg de Gratot à la piste cyclable qui longe la RD 44 (route d'Agon). Elle passerait derrière la déchetterie par la route (D74) en direction de Coutances ; accès aux équipements de Coutances + accès de Coutances au site touristique du Château de Gratot.	Ce projet déterminant pour les habitants de Gratot pour accéder à Coutances, mais c'est aussi une opportunité pour la ville de Coutances pour accéder au château de Gratot qui accueille 20 000 visiteurs par an. Le projet suppose le prolongement de la piste cyclable existante route d'Agon vers Coutances (Délasse)
Courcy	Relier la voie verte (Camberton) à celle de St Pierre de Coutances	
Coutances	Réalisation d'une deuxième ligne de transport Cosibus Installation de panneaux de signalisation des parkings du centre-ville vers les parkings Développement de pistes cyclables, de zones partagées à 20km/h et de chemins de randonnée avec élaboration d'un plan et panneaux de signalisation	
Gavray	Piste cyclable et chemins de randonnée 2020 2026	
Hauteville-sur-Mer	Piste cyclable entre le bourg et la station (pistes cyclables)	
Heugueville-sur-Sienne	Piste cyclable en bordure de littoral	
Montmartin-sur-Mer	Création d'une aire de stationnement pour les campings cars 2021 Projet de cheminements doux de pistes cyclables et de chemins de randonnée par tranche de 2021 à 2022	Demande d'aides financières sollicitées auprès de CMB
Orval	Réalisation d'un plan détaillé de nombreux chemins de randonnée	
Regneville-sur-Mer	Améliorer la circulation et la mobilité douce, avec le projet de réalisation d'une desserte à vélo de Montmartin à Coutances et Hauteville	
Saint-Pierre de Coutances	Voies douces et cyclables Nouvelle mairie et salle de convivialité	
Saint Sauveur Villages	Véhicule autopartage près de la mairie	

✓ Retours qualitatifs (enquête)

Les attentes formulées (simplifiées) lors du questionnaire sur les TC ?

• Avoir une liaison vers Coutances	10
• Avoir des affichages et des informations claires	1
• Avoir un transport à la carte pour les personnes âgées	1
• Etendre le Cosibus à tout le territoire de la communauté	1
• Avoir une réelle offre de transport par un circuit de ramassage régulier	1
• Etendre le Cosibus vers les communes en bord de mer	1
• Adapter les horaires aux actifs, aux personnes à mobilité réduite	1
• Intégrer la commune de Blainville à la ligne estivale 53 en proposant un arrêt sur la commune et en proposant un bus qui prenne en charge les vélos	1
• Avoir une liaison avec les autres communes de la CMB	1
• Avoir une liaison vers Saint Lô	1

Les attentes formulées (simplifiées) lors du questionnaire sur les modes actifs ?

• Proposer des aménagements cyclables	9
• Proposer des aménagements cyclables pour aller vers la mer	6
• Valoriser les circuits de randonnées (communication, entretiens, signalisation)	4
• Développer les sentiers de randonnée	2
• Mettre à disposition des VAE	3
• Proposer des voies piétonnes vers la mer	1
• Avoir des aides financières pour la réalisation des aménagements	1
• Etudier la possibilité de proposer une voie verte en utilisant la voie ferrée désaffectée qui va de Camberton à la gare de Coutances	1
• Réaliser un plan de déplacements doux	1
• Faire en sorte que l'itinéraire vélo de la CMB diffusé par les offices de tourisme soit davantage balisé, reconnu, aménagé et donc sécurisé	1

Les attentes formulées (simplifiées) lors du questionnaire sur les besoins en lien avec l'automobile ?

• Encourager et mettre en place de façon cohérente le covoiturage	3
• Développer l'électrique et les bornes recharges en centre ville	3
• Proposer des aires de covoiturage	2
• Faciliter l'accès vers l'A84 par Gavray-Villedieu	1
• Avoir un accès plus fluide à l'axe Coutances St Lô	1
• Réaliser une cartographie des IRVE	1
• Faire en sorte qu'il y ait moins d'adolescents à faire du stop	1

Les attentes formulées (simplifiées) lors du questionnaire sur les déplacements généraux ?

• Sécuriser les déplacements des piétons et des vélos	2
• Proposer une offre vers Coutances	1
• Communication pour sensibiliser sur l'usage des transports en commun ou le covoiturage	1
• Améliorer l'accès à l'A84 par la route de Gavray et par la route de Saint-Lô	1
• Réguler les vitesses excessives	1
• Prendre en compte les personnes à mobilité réduite	1
• Développer des voies douces	1
• Avoir une réflexion globale pour un maillage cohérent et respectueux de l'environnement	1
• Mutualiser un service de vélos électriques (rotation entre OT de la CMB)	1
• Proposer un service de taxi à la demande, à coût modéré, permettant aux personnes âgées de se déplacer sans être tributaire de la famille ou des voisins	1
• Créer une application de covoiturage	1
• Développer le transport propre = hydrogène	1
• Informer davantage les conducteurs sur les règles à respecter en matière de conduite à adapter lorsque des vélos sont croisés	1

✓ Bilan de la concertation vision des acteurs

Les éléments clés de la concertation qui ont fait consensus sont les suivants :

- Concernant la mobilité des jeunes, questionnements sur :
 - o leur autonomie, notamment au regard de la disponibilité des parents
 - o La difficulté de se déplacer vers l'offre de loisirs même à proximité
 - o leur facilité à s'adapter avec les différentes offres de mobilité
- Concernant la mobilité des touristes :
 - o Des services et aménagements existants mais à valoriser par de la communication, signalisation et à maintenir compléter
 - o Une gare de Coutances à rendre plus multimodale
 - o La pratique du vélo à développer mais avec des aménagements sécurisés et une offre de stationnement
 - o Une offre de logements à compléter/aires de camping-car à compléter
- Concernant La mobilité des actifs :
 - o Des employeurs à mobiliser
 - o Du covoiturage qui pourrait être développé
 - o Le télétravail à développer mais en prenant en compte les difficultés pour certaines communes d'avoir un réseau internet efficace
 - o Une voirie à sécuriser
- Concernant La mobilité des personnes captives :
 - o Sans voitures des vraies difficultés à se déplacer,
 - o malgré l'existence de solidarité et de solutions (pas toujours connues, pas toujours accessibles à tous et partout)
 - o Les personnes concernées: les personnes âgées notamment sans permis, les jeunes apprentis...
- Il est aussi rappelé que l'aménagement urbain doit être traité en même temps avec notamment le positionnement des services sur le territoire.

✓ Bilan de la concertation, vision des élus

Des retours unanimes sur les éléments suivants :

- Le territoire est un territoire où la voiture est reine car les déplacements sont indispensables et les habitants en sont conscients.
- La solidarité est forte et les personnes âgés et/ou vulnérables sont prises en charge par l'entourage.
- Les déplacements sont indispensables au vu du positionnement des services mais il y a une volonté forte de proposer et/ou maintenir des services de proximité pour améliorer les liens sociaux et limiter les déplacements.
- Il existe de nombreuses voiries avec des flux importants, des vitesses également importantes ne facilitant pas l'usage partagé de la voirie et limitant les usages notamment des modes actifs mais aussi des deux-roues motorisés (notamment pour les jeunes). Cela entraîne par exemple l'usage de véhicules sans permis.
- Le covoiturage pourrait être facilité avec de la communication, une application, des aires de covoiturage mais attention à l'usage des nouvelles technologies (quid de la connexion aux réseaux et public de personnes âgées pas toujours à l'aise avec les applications par exemple). Développer l'autostop organisé aussi.
- L'offre en transport collectif existe peu hors Cosibus. Le souhait est d'étendre le service si cela est possible. Les services scolaires fonctionnent bien, sauf pour les points de de desserte avec des temps de déplacements parfois longs. Une ouverture des services scolaires aux autres habitants à étudier.

- Une problématique forte concerne les jeunes et les activités périscolaires car l'offre périscolaire peut exister mais certains jeunes ne peuvent pas y aller pour des questions d'horaires et de déplacements autonomes à faire que les parents ne souhaitent pas.
- Les déplacements des actifs doivent être traités avec les employeurs. C'est aussi le cas concernant les zones conchylicoles où des échanges spécifiques avec les employeurs pourraient être organisés (afin de proposer des services mais aussi réfléchir à des logements à proximité pendant les périodes de travail).
- L'usage du train est en perte de vitesse, des échanges doivent être réalisés avec la Région. La gare de Coutances doit être un pôle d'échange et d'intermodalité avec une vente de titres nécessaire.
- La problématique touristique est centrale avec des retours sur :
 - Le manque de stationnement vélo et des aménagements cyclables discontinus ;
 - Le manque de sécurisation des déplacements doux ;
 - La nécessité de rendre attractif le territoire avec un tourisme vert (vélo, véhicules propres...) ;
 - Le souhait de stopper le camping-car sauvage en proposant des alternatives.
- Très peu de retours sur l'offre régionale de transport en commun
- Les communes / associations / acteurs étudient et engagent des actions mobilité ciblées

3 OFFRE DE MOBILITÉ DE MON TERRITOIRE ET USAGE

Les modes de déplacements traités sont :



- La voiture (réseau de voiries, conditions de circulation, accidentologie, stationnement)
- Les transports collectifs (ferrés, et routiers)
- Les autres modes alternatifs et/ou solutions pour se déplacer autrement ou moins
- Les modes doux et accessibilité

3.1 LA VOITURE

3.1.1 L'OFFRE ROUTIÈRE ET LES VOIRIES

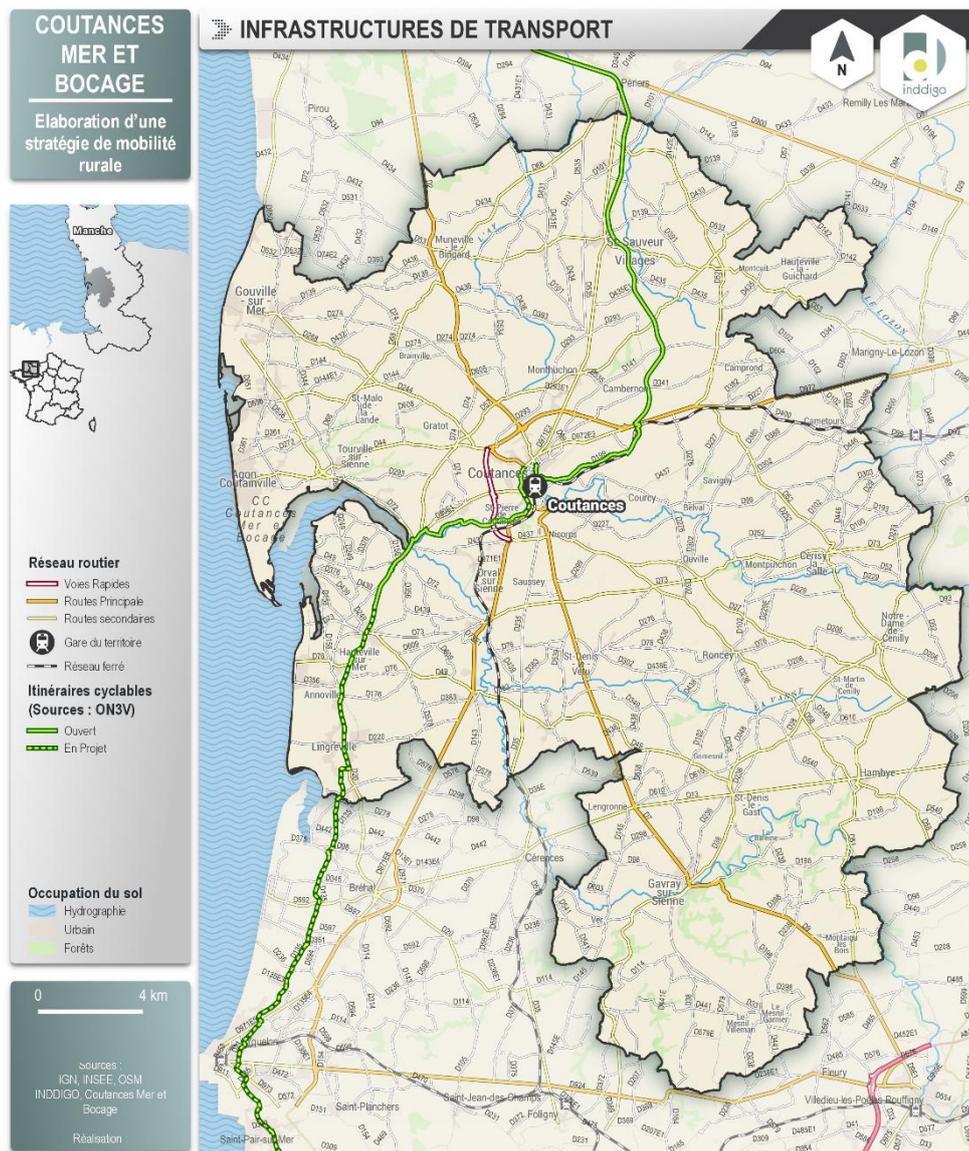
Le territoire de Coutances mer et bocage est traversé par plusieurs routes départementales qui revêtent des **enjeux essentiels en matière d'accessibilité du territoire**.

Coutances se trouve au centre d'un réseau structurant **en étoile** avec des routes départementales qui ont un trafic de 2.500 à 6.000 véhicules par jour. Le réseau est aussi particulièrement **bien maillé** pour accéder aux différentes polarités du **littoral**, du **bocage** et vers les **polarités extérieures au territoire**. Le réseau routier est à relativiser au regard du **sentiment d'insécurité** (cf. partie besoins de mobilité synthèse de la concertation) et des chiffres d'accidentologie.

La lisibilité du réseau est moins évidente pour accéder à la zone urbaine du littoral (peu d'axe transversaux structurants et de nombreuses routes secondaires qui s'entrecroisent).

L'organisation en étoile permet aussi un **bonne distribution des flux en interne au territoire** en se raccordant aux pôles secondaires de service du littoral et du bocage :

- en direction du littoral, le réseau viaire dense permet d'absorber les flux sans congestion ;
- le contournement nord-ouest de Coutances est particulièrement sollicité (15.000 v/j). On y retrouve les flux de transit nord-sud du territoire, les flux est-ouest en lien avec le littoral et les flux de proximité de la tâche urbaine de Coutances ;
- en échange avec le bocage, les flux sont nettement moins importants et ne présentent pas de congestion.

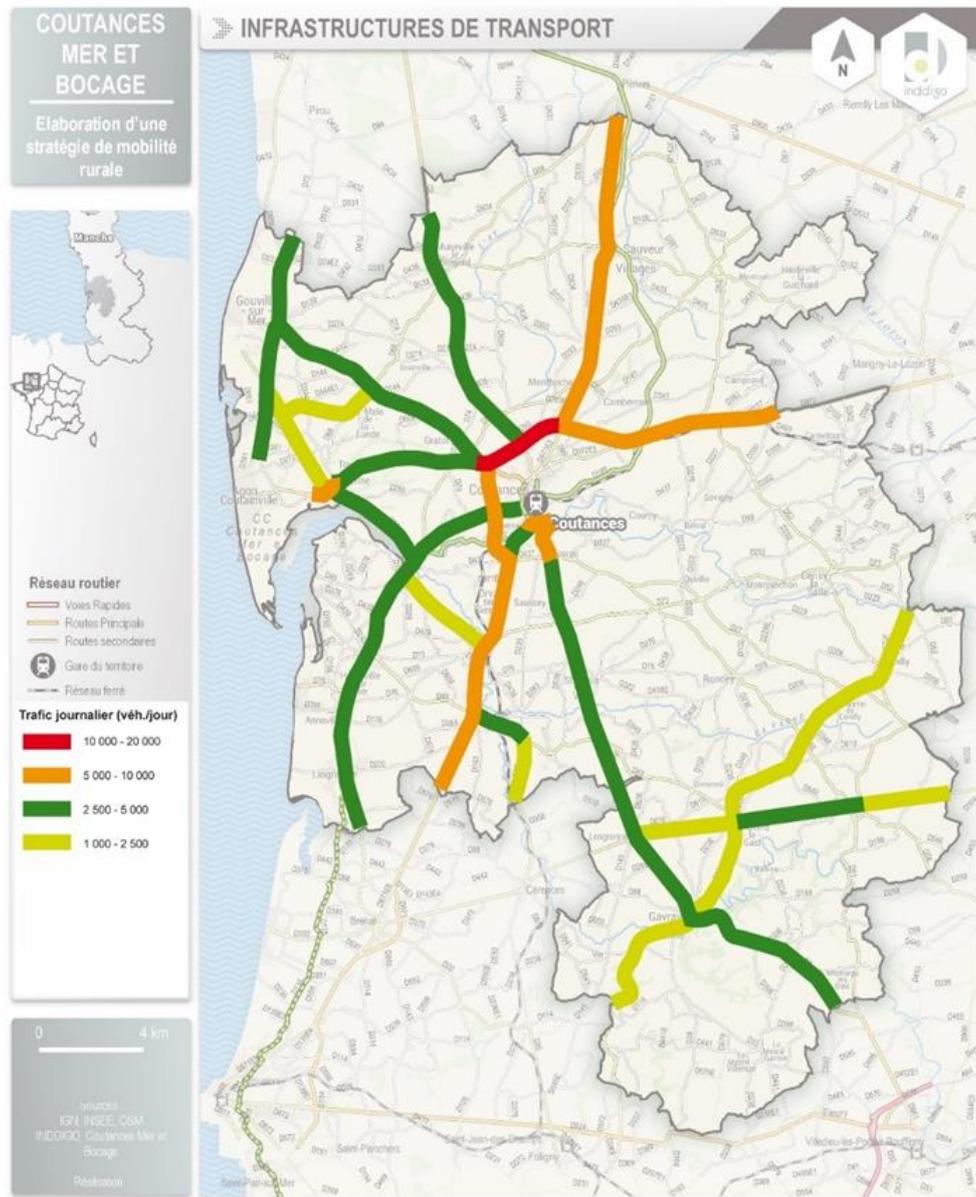


Infrastructures de transport sur le territoire (réalisation Inddigo)

Les **axes en échanges vers les pôles urbains extérieurs** sont davantage sollicités mais restent efficaces :

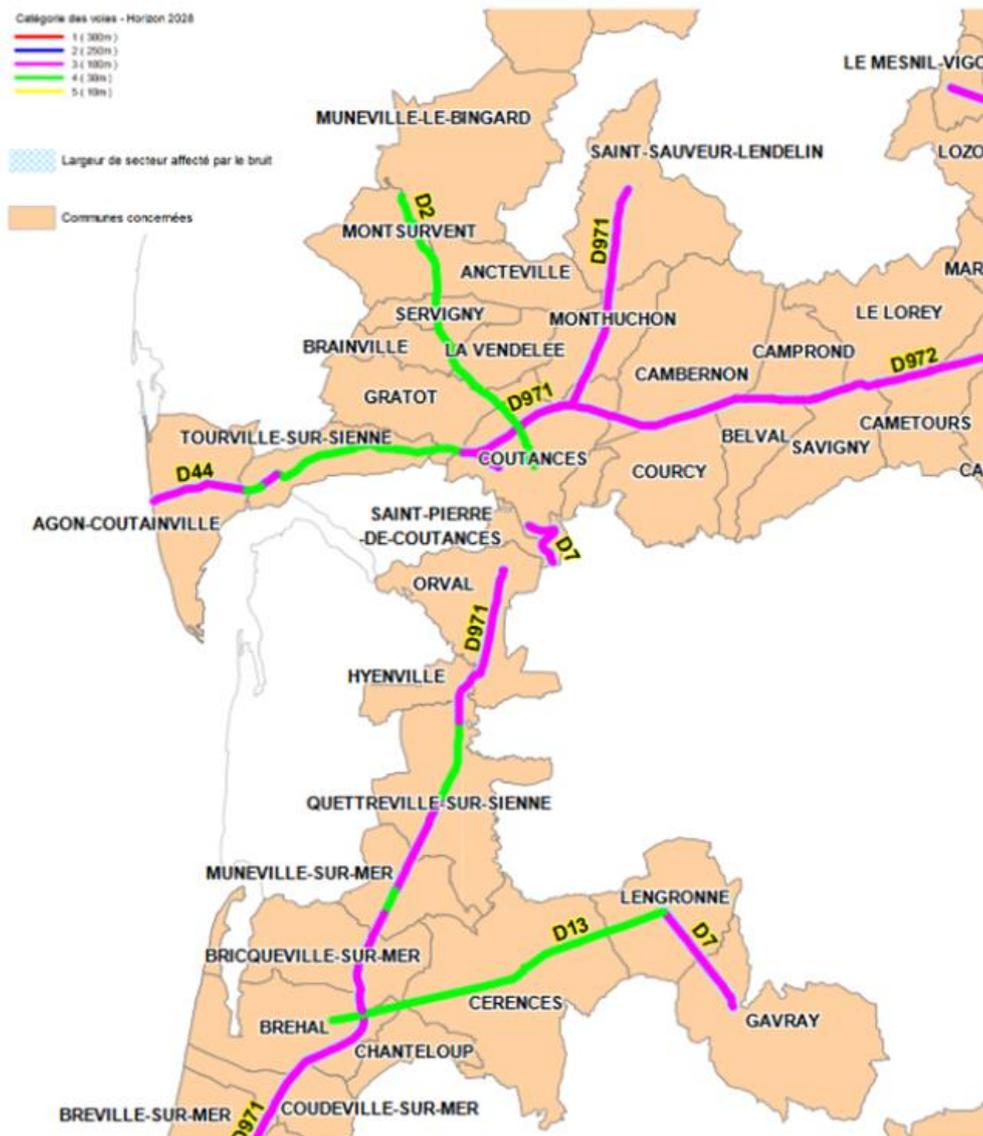
- la RD971 vers Granville ou vers Périers est chargée ;
- la RD972 vers Saint-Lô, inscrit dans le schéma des itinéraires routiers d'intérêt régional d'octobre 2017, a fait l'objet de plusieurs réaménagements (créneaux de dépassement, carrefours sécurisés, déviation nord et ouest pour le contournement de Coutances) depuis les années 80, et un projet de modernisation à hauteur de 80 millions d'euros est financé par le Département et la Région (à hauteur de 50 %). Elle permet de relier Coutances à Saint-Lô en 30 minutes et à Caen en un peu plus d'une heure (via l'autoroute A84) ;
- La RD9 vers Villedieu et la RD2 vers le Cotentin ne subissent pas de trafics journaliers élevés ;
- La présence de **liaisons directes ou secondaires** permet des temps de trajets assez rapides sur le territoire.

La **hiérarchisation de voirie** existante présente des volumes de trafic cohérents mais elle est sans doute **à revoir** du fait des pratiques de délestage à prendre en compte, sur la base du travail de la DDT.



Infrastructures de transport sur le territoire et trafics routiers (réalisation Inddigo)

Trafics journaliers des principaux axes routiers du territoire (réalisation Inddigo)

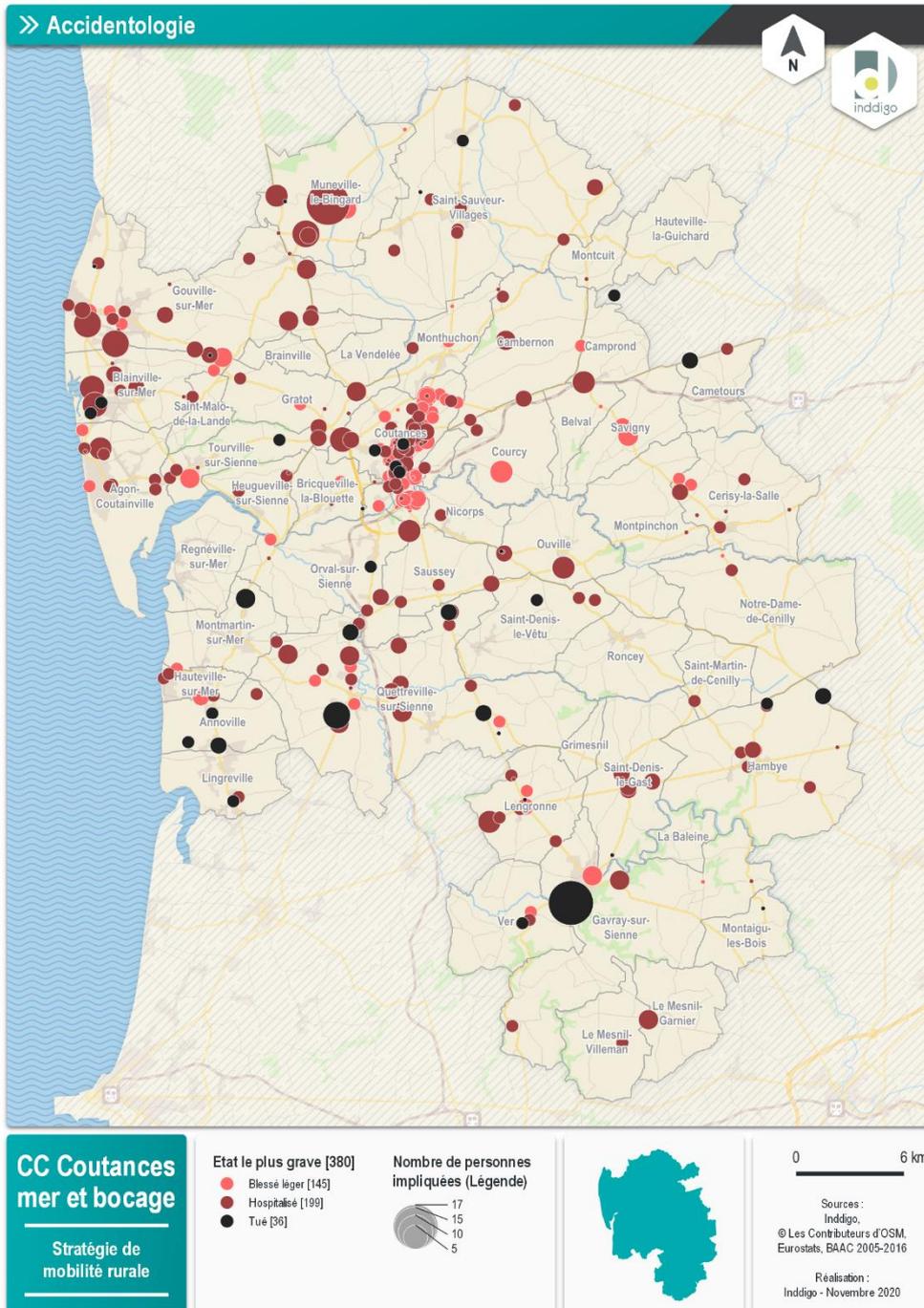


Catégorisation des voies, prospective 2026 selon la DDTM50 (source : PLUi)

3.1.2 L'OFFRE ROUTIÈRE ET L'ACCIDENTOLOGIE

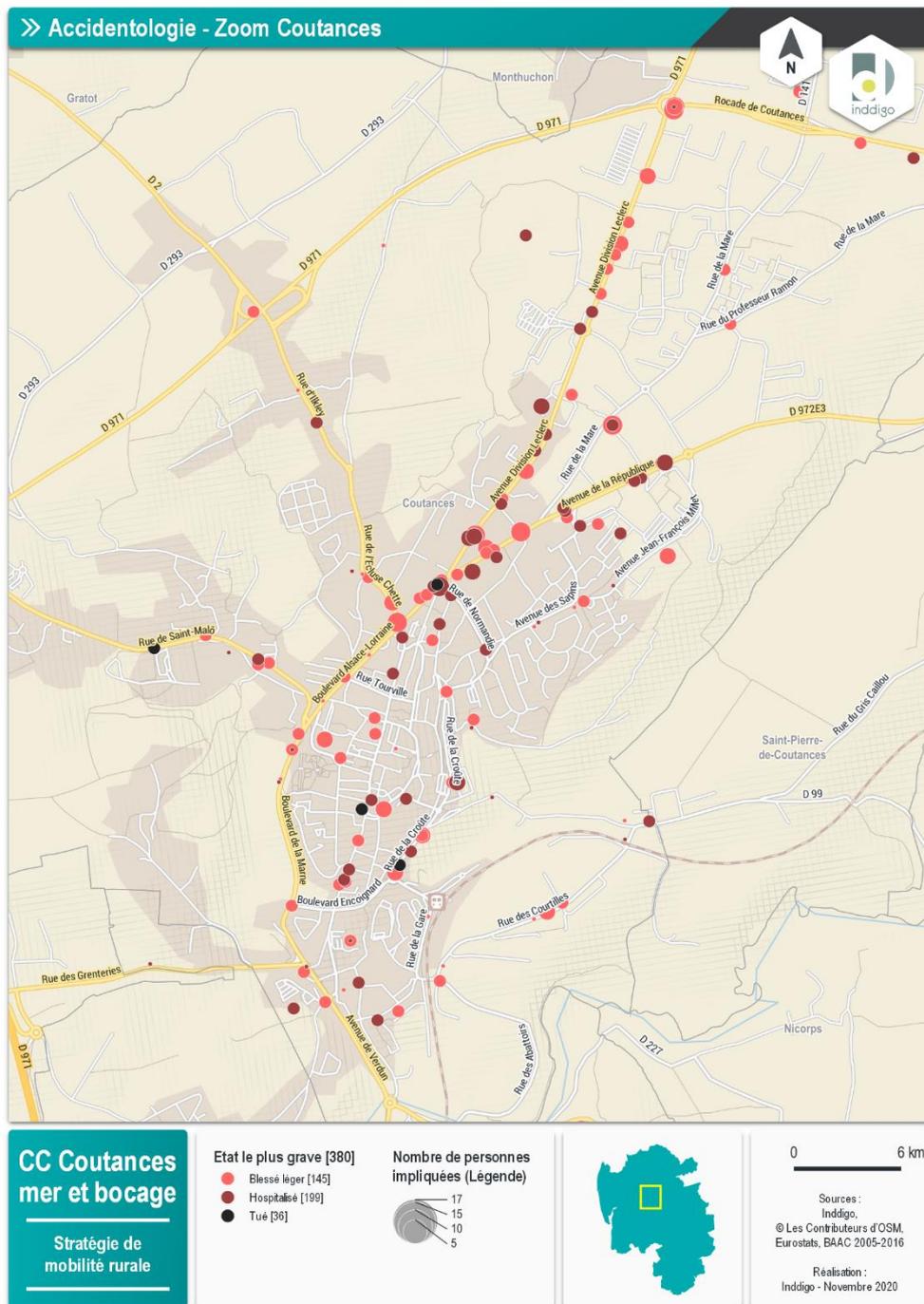
Le sentiment d'insécurité sur les routes s'illustre par une **accidentologie importante** (380 depuis 2005) quel que soit le contexte géographique. Les accidents sont **plus nombreux mais moins graves** dans les **agglomérations** (5 tués sur 178 accidents recensés).

À l'inverse, **hors agglomération**, majoritairement sur les routes départementales identifiées, la **gravité** des accidents est **plus importante** (31 tués sur 202 accidents). Les accidents impliquent surtout des **voitures** (87 %) et des **piétons** (21 %), dans une moindre mesure des vélos (5%) et des poids-lourds (2%).



Données d'accidentologie compilation de 2005 à 2016 (source : fichiers BAAC)

Accidentologie sur le territoire (réalisation Inddigo)



Données d'accidentologie compilation de 2005 à 2016 (source : fichiers BAAC)

3.1.3 L'OFFRE ROUTIÈRE ET LE STATIONNEMENT

L'offre du stationnement existant sur voirie et les parkings **est en cours de recensement** exhaustif par la Ville de **Coutances**. Des situations de stationnement sauvage ont été identifiées dans la ville. Elles complexifient l'accessibilité des cheminements piétons/cycles dans des secteurs déjà peu enclins à ces pratiques de mobilité active :

- en centre-ville les jours de marché ou d'évènements où il est constaté des problématiques de saturation des places de stationnement sur voirie et du stationnement sauvage. 9 parkings gratuits sont situés à moins de 10 minutes à pied du centre-ville : places de la Mission et

Duhamel, place De-Gaulle, les Unelles, place de la Croûte, cinéma, Saint-Pierre, clinique Henri-Guillard, Rémi de Gourmond esplanade des sports ;

- dans les zones d'activités où les parkings d'entreprises sont insuffisants au regard de la forte part modale des salariés en voiture individuelle. Cela oblige les salariés à stationner dans les rues, sur les trottoirs ou sur les accotements ce qui complexifie la circulation piétonne ;

En plus de l'ensemble de ces parkings gratuits, la place du Parvis et le stationnement sur voirie en centre-ville se trouvent en zone bleue.

La zone d'activité du Nord de Coutances se situant à seulement 3 km de la gare représente une **opportunité de liaison vélo directe** pour inciter à l'intermodalité.

Dans les centre-bourgs du bocage, les offres de stationnement sont gratuites en accès aux commerces et services et dans les communes du littoral, l'afflux massif de touristes majoritairement motorisés pendant la période estivale pose la question des aménagements spécifiques (parkings à proximité des plages notamment).

La question du **nombre de déplacements** (4 déplacements journaliers en moyenne) se pose sur le territoire afin de limiter les trafics et flux sur les voiries.

À noter...



Exemple de stationnement sauvage en centre-ville, rue du Perthuis Trouard



Stationnement sauvage dans une zone d'activités, rue de la Croûte



Parking proche de la plage à Agon-Coutainville

A RETENIR

- Une **accessibilité routière importante** du territoire, même s'il existe des différences d'accès au sein du territoire et de nombreuses **voiries secondaires**
- Un volume de **trafic** important **qui augmente**
- Des **taux d'accidentologie assez élevés** ayant des impacts sur les pratiques
- Une **part modale de la voiture élevée** et des **distances** de déplacements pouvant être **longues** (cf. partie EMD) impactant la sécurité et la qualité de vie des habitants
- Un territoire **étalé** et des **services diffus** qui induisent des déplacements et un usage de la voiture important
- Un projet d'**état des lieux du stationnement à Coutances**, initié par la commune qui permettra d'en savoir plus sur l'utilisation des parkings et des besoins
- Proposer un mode de déplacement avec un temps comparable à celui de la voiture est complexe
- Le **stationnement** n'est pas sous pression, même sur Coutances mais c'est un **levier** (stationnement sauvage) et il est **à traiter**, notamment en période estivale
- La **pédagogie** doit accompagner les actions concernant le stationnement
- Dans les bourgs, le stationnement vers les établissements scolaires est peut-être à traiter

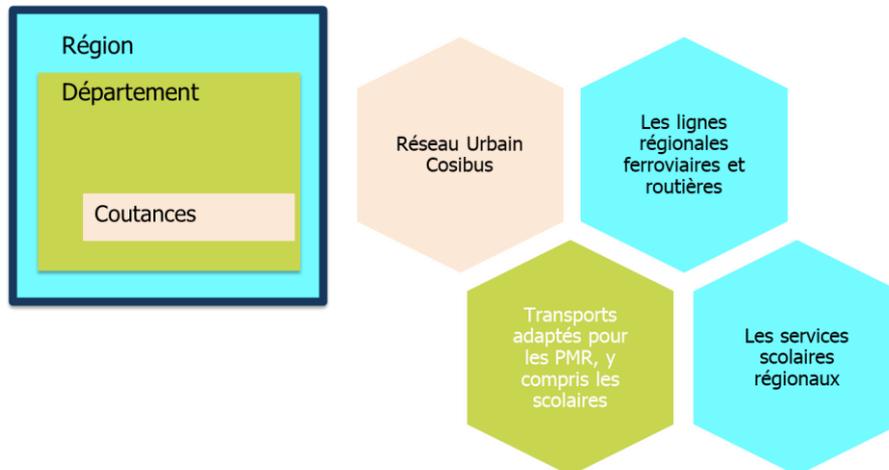
3.2 LES TRANSPORTS COLLECTIFS

3.2.1 RAPPEL DU CONTEXTE JURIDIQUE

La **Région Normandie** organise et finance :

- le transport ferroviaire régional ;
- les transports routiers de voyageurs non-urbains, réguliers ou à la demande³ ;
- les transports scolaires.

Le **Département de la Manche** organise et finance le Transport Adapté pour personnes à mobilité réduite.



3.2.2 L'OFFRE FERROVIAIRE

Le territoire présente **une gare** située à Coutances. Elle est située sur la ligne **(Paris)-Caen-Saint-Lô-Coutances-Granville-(Rennes)** et est réalisée en TER et en autocars TER. Les temps de parcours sont **attractifs** : 20 minutes vers Saint-Lô, 1h10 vers Caen et 3h30 vers Paris. Les quais sont accessibles PMR.

Le **développement de l'offre** est **limité** en raison de l'infrastructure, non-électrifiée et en voie unique et la **fréquentation ferroviaire** est en **déclin** (124.000 voyageurs en 2018 à la gare de Coutances, soit 23 % en moins depuis 2015).



Réseau ferroviaire en Normandie en 2020 (source : Région Normandie, 2020)

³ Sauf sur les ressorts territoriaux compétents de droit ou de manière volontaire en Mobilité (CU, CA et CC/ou syndicats ou Commune)

	DIRECTS		AVEC CORRESPONDANCE	
	Arrivées	Départs	Arrivées	Départs
PARIS SAINT-LAZARE			8	10
CAEN	12	11	2	1
GRANVILLE	9	5		
RENNES	2	2	2	
SAINT-LO	15	13		

L'offre à l'arrivée/au départ de la gare de Coutances – Trains + Autocars régionaux (TER Normandie)

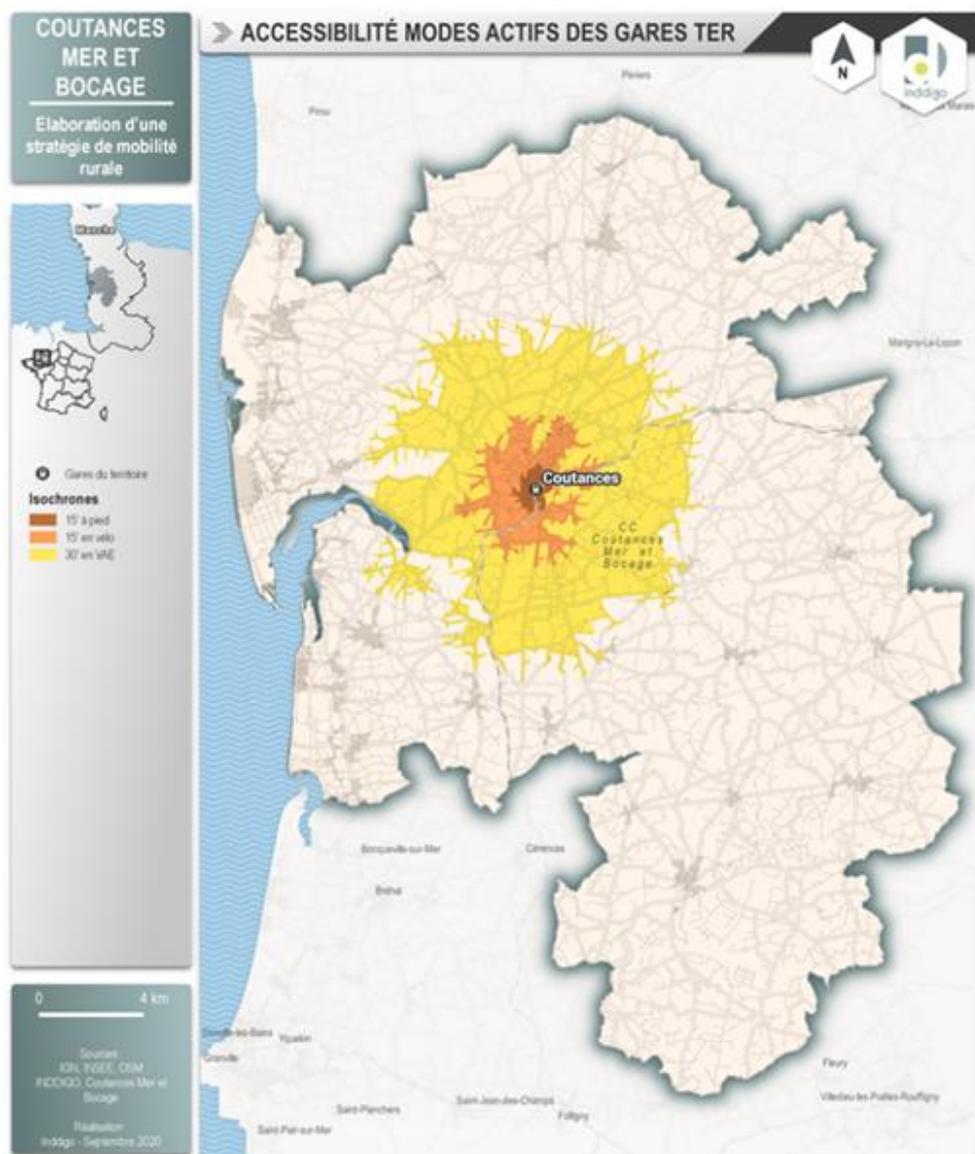
La **gare** est **visible, lisible** et **qualitative**. La **vente de titre** se fait en gare ou à l'**office de tourisme** avec des heures d'ouverture limitée. Elle est ouverte de 5h45 à 18h (correspondant aux horaires de desserte des trains). L'**espace du parvis** de la gare a été **réorganisé** en 2010 :

- 70 places sur le parking VP avec borne de recharge électrique. Ce parking complète l'offre de stationnement gratuite ;
- un arrêt de bus urbain et 5 emplacements autocars interurbain
- 5 places réservées aux taxis ;
- un parking vélo intérieur sécurisé et quelques arceaux extérieurs.



Organisation spatiale du parvis de la gare de Coutances (réalisation Inddigo)

La gare présente une **zone d'accessibilité vaste en modes actifs** ce qui peut permettre du rabattement, sous réserve de l'aménagement de voies sécurisés.



*Accessibilité en modes actifs depuis la gare de Coutances
(réalisation Inddigo)*

Le Conseil Régional de Normandie, organisateur de la mobilité au niveau régional, a mis en place un site internet (<https://www.commentjyvais.fr/fr/>) permettant d’avoir l’ensemble des horaires de trains, de lignes régulières routières, des transports scolaires et du transport à la demande, ainsi que des informations sur la billetterie (Atoumod) et les inscriptions scolaires. De la même manière, le site internet Cosibus (<https://cosibus.fr/>) donne la possibilité aux usagers de se renseigner sur les horaires et tarifs du service urbain.

Il n’existe **pas de plateforme dédiée à la mobilité recensant l’intégralité de l’offre disponible** sur le territoire, qui permettrait une entrée unique pour le public recherchant un moyen de transport, comme ce qui existe depuis janvier 2020 pour la communauté de communes Côte Ouest Centre Manche (<https://www.cocm.fr/fr/sedeplacer0/cocm-obilite.html>), qui liste l’offre de mobilité sur son territoire et renvoie vers les sites internet concernés (commentjyvais pour les services régionaux, site internet départemental pour les aires de covoiturage, site internet du SDEM 50 pour les bornes de recharge électrique...).

3.2.3 LES CARS RÉGIONAUX

Conformément à la loi NOTRE, la Région Normandie a récupéré la compétence transports scolaires et les lignes interurbaines gérés en 2017, jusqu'ici, par les départements. Aujourd'hui, **quatre lignes régulières** du réseau régional Nomad⁴ traversent le territoire de CMB :

deux fonctionnent toute l'année : la ligne 3 Valognes <> Coutances (7 A-R quotidiens du lundi au vendredi avec un trajet supplémentaire le vendredi de 6h à 20h, 1 A-R le samedi) et la ligne 5 Granville <> Lison (11 A-R quotidiens du lundi au vendredi, 4 A-R le samedi et 2 A-R le dimanche de 5h à minuit ;

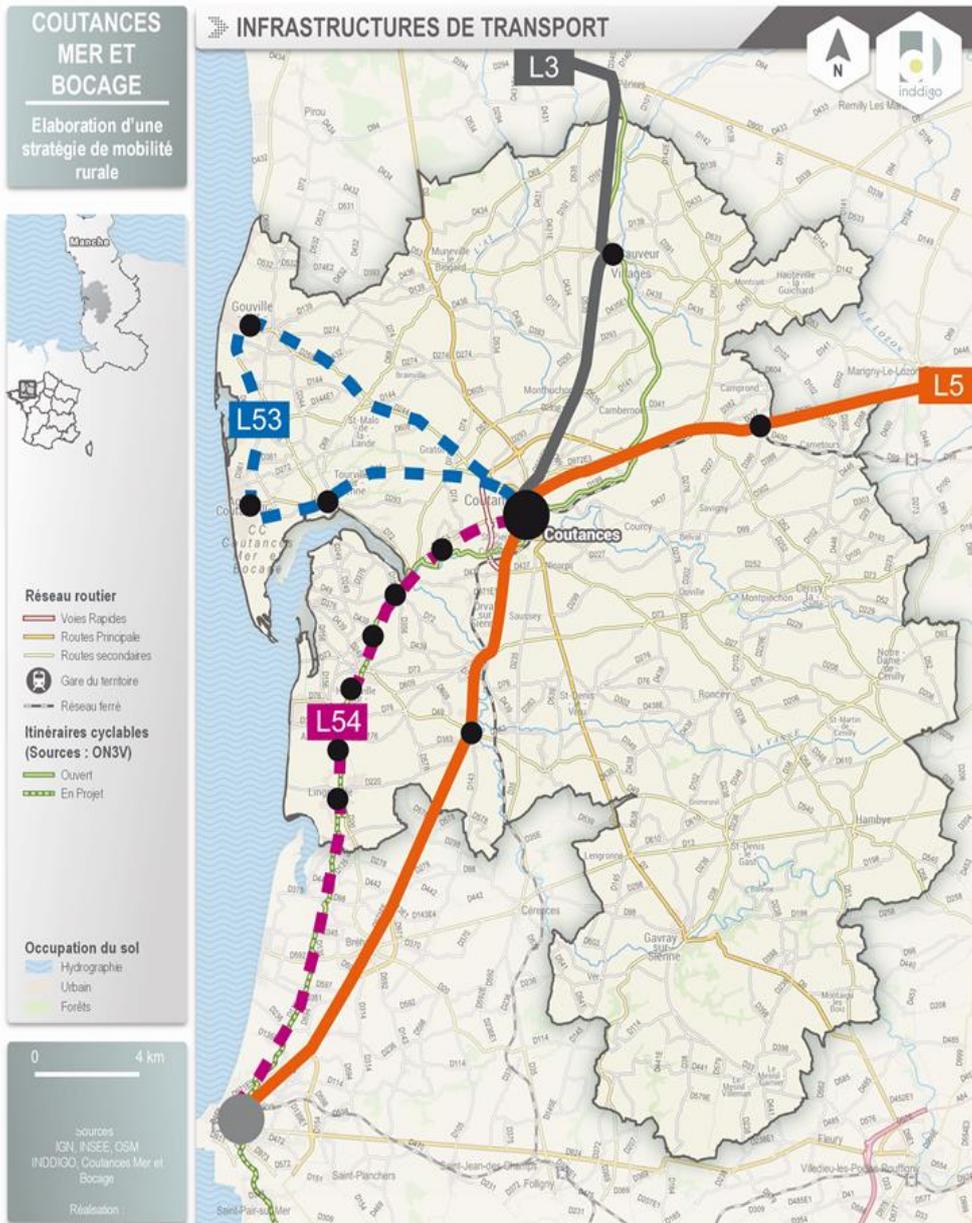
deux fonctionnent uniquement en période estivale : la ligne 53 Coutances <> Les Plages (4 A-R quotidiens du lundi au dimanche de 10h à 19h) et la ligne 54 Coutances <> Granville par la côte (3 A-R quotidiens du lundi au dimanche de 9h à 20h).

Le titre unitaire de l'ensemble de ces lignes est de **2,3 €**. Les **lignes 3 et 5** sont principalement fréquentées par les scolaires avec des horaires cadencés en fonction des horaires d'ouverture des établissements scolaires. Elles sont également fréquentées par une clientèle commerciale, notamment en correspondance avec les trains (ligne 5 en particulier qui est la plus cadencée). Les **lignes 53 et 54** présentent des horaires adaptées aux touristes à raison respectivement de quatre et trois allers-retours par jour, desservant les lieux d'intérêts touristiques du littoral. La **grille tarifaire** ci-dessous présente l'ensemble des titres et des abonnements valables dans le Département de la Manche (la Région Normandie ayant mis en place une tarification multi-réseaux permettant aux usagers de voyager sur le territoire régional de manière illimitée sur plusieurs modes de transport) :

Titre	Tarif	Condition d'achat et d'utilisation	Profil
Ticket unitaire	2,30 €	Achat à bord des véhicules Manéo - Correspondance possible avec le même titre pendant 1 heure	Tout public
12 voyages	23,00 €	Carte sans date limite de validité délivrée à bord des véhicules Manéo - correspondance possible avec le même titre pendant 1 heure	Tout public
Abonnement hebdomadaire TEMPO	17,00 €	Valable du lundi au dimanche	Tout public
Abonnement mensuel TEMPO	52,00 €	Valable 1 mois	Tout public
Abonnement annuel TEMPO	463,00 €	Valable 1 an	Tout public
Abonnement trimestriel TEMPO	124,00 €	Valable 3 mois	Tout public
Gratuit	Gratuit	Enfant de moins de 4 ans accompagné (hors transport scolaire)	Jeunes
Abonnement hebdomadaire TEMPO Jeune	8,50 €	Réservé aux jeunes de moins de 26 ans - valable du lundi au dimanche	Jeunes
Abonnement mensuel TEMPO Jeune	26,00 €	Réservé aux jeunes de moins de 26 ans - valable 1 mois	Jeunes
Abonnement annuel TEMPO Jeune	231,50 €	Réservé aux jeunes de moins de 26 ans - valable 1 an	Jeunes
Abonnement trimestriel TEMPO Jeune	62,00 €	Réservé aux jeunes de moins de 26 ans - valable 3 mois	Jeunes
Abonnement hebdomadaire TEMPO Solidarité	8,50 €	Sous réserve d'éligibilité aux critères sociaux des organismes partenaires - valable du lundi au dimanche	Tarifs Sociaux
Abonnement mensuel TEMPO Solidarité	26,00 €	Sous réserve d'éligibilité aux critères sociaux des organismes partenaires - valable 1 mois	Tarifs Sociaux
Abonnement annuel TEMPO Solidarité	231,50 €	Sous réserve d'éligibilité aux critères sociaux des organismes partenaires - valable 1 an	Tarifs Sociaux
Abonnement trimestriel TEMPO Solidarité	62,00 €	Sous réserve d'éligibilité aux critères sociaux des organismes partenaires - valable 3 mois	Tarifs Sociaux

Grille tarifaire transports interurbains sur le Département de la Manche

⁴ Ces lignes bénéficient d'un service de substitution ouvert à toute personne en fauteuil roulant : dont la prise en charge et la dépose s'effectue aux points d'arrêt des lignes régulières. La réservation se fait via une plateforme téléphonique au maximum la veille du voyage.



Les lignes régulières sur le territoire (réalisation Inddigo)

3.2.4 COSIBUS

Le **Cosibus** dessert la Ville de Coutances depuis la rentrée de septembre 2018. Le service est exploité dans le cadre d'une convention de service public de Transports Urbains (Cosibus) par la société Normandie Voyages. La fin du contrat est prévue au 31/03/2021 et un véhicule de petit gabarit est affecté. Les **tarifs** sont **bas** avec un titre à 0,50 € et un abonnement à 5 € / mois (sous la forme de la carte Atomod, mis en place dans la région Normandie). Une **vente de titre** est possible dans l'unique véhicule de type minibus (23 places), à la mairie et chez un dépositaire. Le service est éligible à la prise en charge à hauteur de 50 % de l'abonnement par l'employeur. Une plaquette explicative est d'ailleurs disponible sur le site internet <https://cosibus.fr/>.



Plan du réseau Cosibus (source : Cosibus)

Le réseau dessert sous la forme d'une **ligne unique**, les **principaux pôles générateurs de déplacement** de la ville : centre-ville, zone d'activités et commerciales, zone à forte densité de population et gare. Une **desserte de la gare** est prévue via un arrêt situé hors du parvis (rue de la Gare) avec un passage par heure de 7 heures à 19 heures, du lundi au samedi.

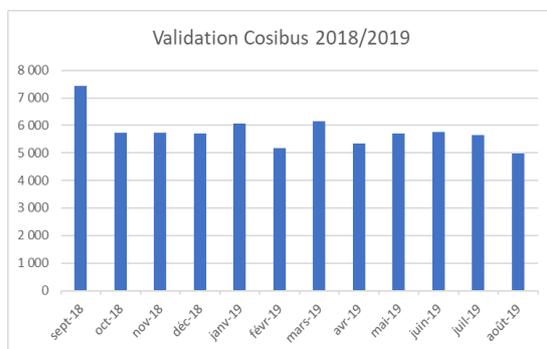
L'**usage** du Cosibus est **constant** toute l'année sans grande baisse en période estivale et à l'échelle de la semaine (avec un maximum de fréquentation le mercredi). **47.337 km** sont réalisés **annuellement** et le minibus est **accessible** et dispose d'un emplacement **PMR**. Toutefois, les **arrêts** ne sont **pas équipés** de manière à être accessibles (largeur de quai, accès sécurisé à l'arrêt, etc.).

Arrêt	Validations
Claire-Fontaines	12 542
Pont-de-Soules	12 138
La Louverie	10 798
Palais de Justice	5 052
Gare	4 136
Vikings	3 838
Pl. Gal Wood	3 783
Mairie	3 694
La Guérie	2 805
Hôpital	2 768
Pl. Gambetta	2 684
Le Roqueret	2 436
Les Unelles	1 173
Lycée	1 164
Parc des sports	267
Délasse	102

Fréquentation du Cosibus par arrêt de transport (source : Cosibus)



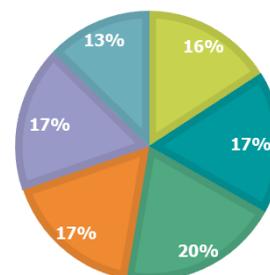
Véhicule de transport Cosibus (source : Cosibus)



Fréquentation du Cosibus à l'année (source : Cosibus)

VALIDATION DES TITRES PAR JOUR

■ LUNDI ■ MARDI ■ MERCREDI ■ JEUDI ■ VENDREDI ■ SAMEDI



Fréquentation du Cosibus à la semaine (source : Cosibus)

3.2.5 LES TRANSPORTS SCOLAIRES RÉGIONAUX

La Région organise **52 circuits scolaires** sur le territoire de CMB :

- 41 véhicules mobilisés ;
- 368.000 kilomètres commerciaux ;
- 12.600 heures de conduite.

Le nouveau contrat (marché à bon de commande avec allotissement, 1 lot pour CMB) a démarré le 5 juillet 2020 pour une durée de quatre ans. L'opérateur est **Transdev Normandie Manche** et effectue la quasi-totalité des services en propre, à l'exception de quelques-uns, sous-traités à la marge.

La Région Normandie a mis en place une **tarification unique** pour l'ensemble des transports scolaires à l'échelle régionale :

- collégien, lycéen, autres élèves, externe et demi-pensionnaire : 110 € ;
- interne et primaire : 55 € ;
- tarification solidaire pour les familles dont le quotient familial CAF/MSA est inférieur ou égal à 500 € mensuels.

A RETENIR

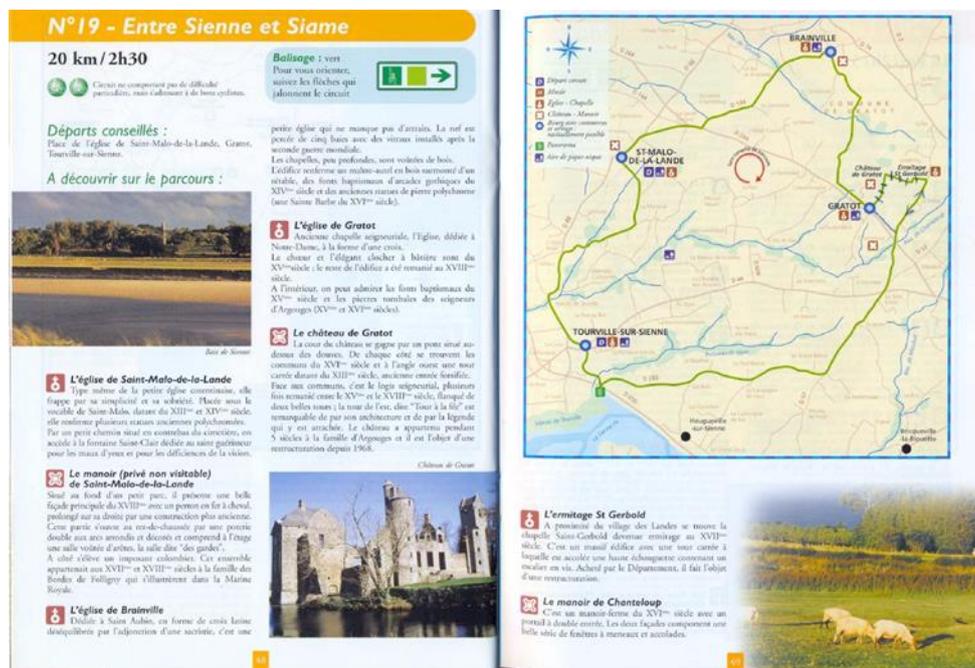
- Le territoire n'a **pas d'historique fort en matière de transport collectif**.
- Une **offre partielle du territoire en desserte régulière** avec notamment un ciblage sur le littoral (la partie Est est non desservie par les services hors scolaires).
- La **desserte scolaire** ne semble globalement **pas problématique** sauf pour les **circuits particuliers** avec des temps de déplacements longs et non symétriques le matin et soir.
- Une **ouverture des services scolaires** aux non-scolaires pourrait être étudiée sous réserve de places disponibles.
- La **taille des voiries** impose parfois l'affectation de véhicules avec des gabarits plus petits que des véhicules standards.
- Un réseau **Cosibus** récent qui connaît déjà une **fréquentation satisfaisante** par rapport aux kilomètres effectués (1,68 voyage / km) avec une fréquentation de passage à l'heure permettant des enchaînements aisés et une bonne **lisibilité** des horaires par les usagers.
- Des **établissements scolaires non-desservis** par Cosibus et des **arrêts** qui ne disposent **pas de mobilier** assis et/ou de couvert pour l'attente et **éloignés** et **peu accessibles** des entrées des magasins/entreprises (dans le cas des arrêts en zone d'activité).
- Un réseau **Cosibus à optimiser** en termes de charges d'exploitation, actuellement élevées.
- La **gare de Coutances** est **centrale** et bien aménagée mais des améliorations d'intermodalité sont possibles
- Les horaires et l'offre en train semblent adéquates mais présentent des **problématiques de concurrence en temps avec la voiture** dans le cas d'un trajet complet porte-à-porte, notamment pour les déplacements domicile-travail.
- Une nécessité d'avoir des retours objectivée sur la **ponctualité des trains**

3.3 L'OFFRE EN MODES ACTIFS

3.3.1 LE VÉLO

Il existe des aménagements notamment touristiques. Un **Plan Vélo Départemental** (2018-2021) identifie les priorités d'interventions :

- les **liaisons structurantes** reliant les pôles du département entre eux (priorité du Conseil Départemental) :
 - o Cherbourg – Coutances – Montmartin-sur-Mer -> réalisée ;
 - o Coutances – Granville par le littoral / Lessay – Pointe d'Agon par le littoral -> en projet.
- les **interconnexions locales** à inscrire, potentiellement :
 - o Saint-Sauveur – Annville-sur-Mer ;
 - o Coutances – St-Lô par Cerisy.
- Les boucles cyclables d'intérêt local sont au nombre de 6. Elles sont présentées sous la forme de plaquette détaillant le parcours et les activités proposées tout au long du circuit et mettent en valeur le territoire :
 - o boucle n°17 : circuit entre Mer et Campagne (desserte des communes de Gouville-sur-Mer, Montsurvent, Servigny, Brainville) ;
 - o boucle n°18 : circuit des Deux Havres (Agon-Coutainville, Blainville-sur-Mer, Tourville-sur-Sienne) ;
 - o boucle n°19 : entre Sienna et Siame (Tourville-sur-Sienne, Saint-Malo-de-la-Lande, Brainville, Gratot) ;
 - o boucle n°20 : les Promontoires de la Sienna (Montmartin-sur-Mer, Regnéville-sur-Mer, Urville, Pont de la Roque, Montchaton) ;
 - o boucle n°21 : les Belles Pierres (Quetteville-sur-Mer, Montmartin-sur-Mer, Hyenville) ;
 - o boucle n°22 : sous les Pommiers, la Sienna (Quetteville-sur-Sienne, Hyenville, Contrières, Trelly).



Exemple de présentation de boucle cyclable (source : CD 50)

L'Office de Tourisme de Coutances propose également 6 circuits vélo d'une distance de 17 à 28 km :

- 1 : Regnéville-sur-Mer ;
- 2 : Entre Agon et Blainville ;
- 3 : Gouville-sur-Mer ;
- 4 : Saint-Sauveur-Villages ;
- 5 : Entre Cerisy et Roncey ;
- 6 : Gavray-sur-Sienne.

L'offre est très tournée vers la **pratique touristique et de loisir** :

- maillage structurant Nord-Sud répondant davantage à une fréquentation touristique en itinérance en variante de la Véloscénie ;
- une offre de location privée de vélo (classique ou à assistance électrique) en zones touristiques majoritairement ou dans les zones commerciales ;
- quid du service communal de location longue durée mis en place en 2011 par la ville de Coutances puis arrêté.



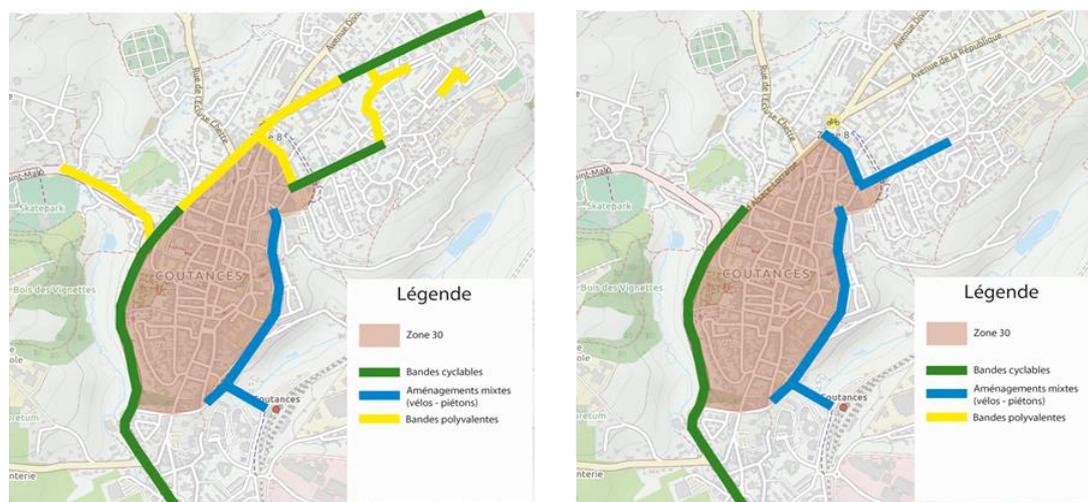
Plan vélo 2018-2021 sur le Département de la Manche

On observe un vrai **manque de connexions transversales** :

- vers le littoral ;
- en rabattement concentrique sur les pôles secondaires de service ;
- entre les pôles secondaires.

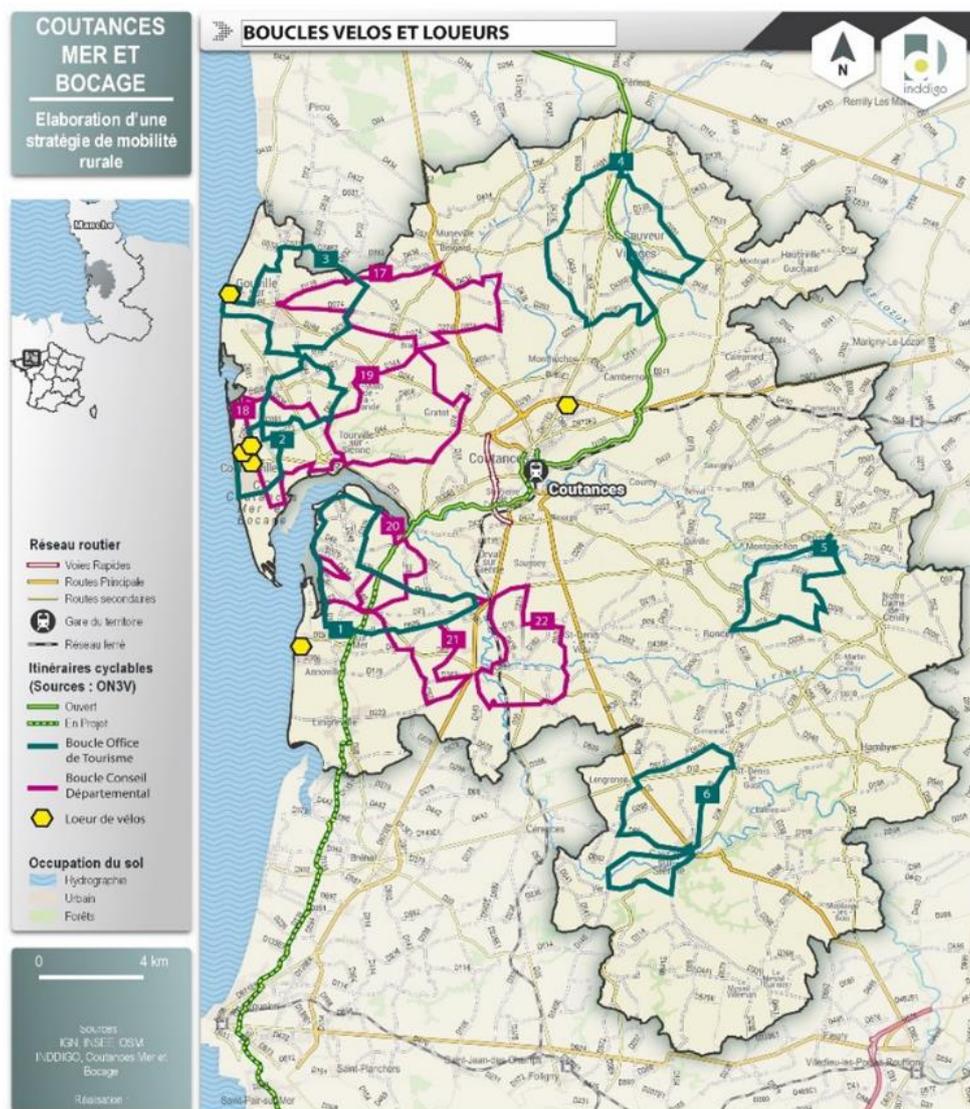
Les élus ont des **attentes fortes** sur les projets en lien avec les modes actifs mais également des **craintes** concernant l'accidentologie et les moyens de sécuriser la voirie.

A l'échelle de la ville de Coutances, il y a un **besoin de connexion structurante** entre la **gare** et la **zone d'activité du nord**, génératrice de déplacement. Cette zone d'activité était inscrite dans le Schéma Vélo communal mais dont la réalisation n'est pas complètement effective.



Projet du schéma vélo communal de la ville de Coutances (gauche) et aménagements réalisés (droite)

Il n'existe que très peu d'aménagements cyclables sécurisés desservant les principaux lieux d'emplois du territoire pour les déplacements domicile-travail. Seuls 1,2 % des déplacements au sein de la communauté de communes sont effectués à vélo alors que la moyenne nationale est d'environ 2 % (chiffres datant d'avant la crise sanitaire COVID-19), alors que le potentiel existe notamment pour le secteur de Coutances.

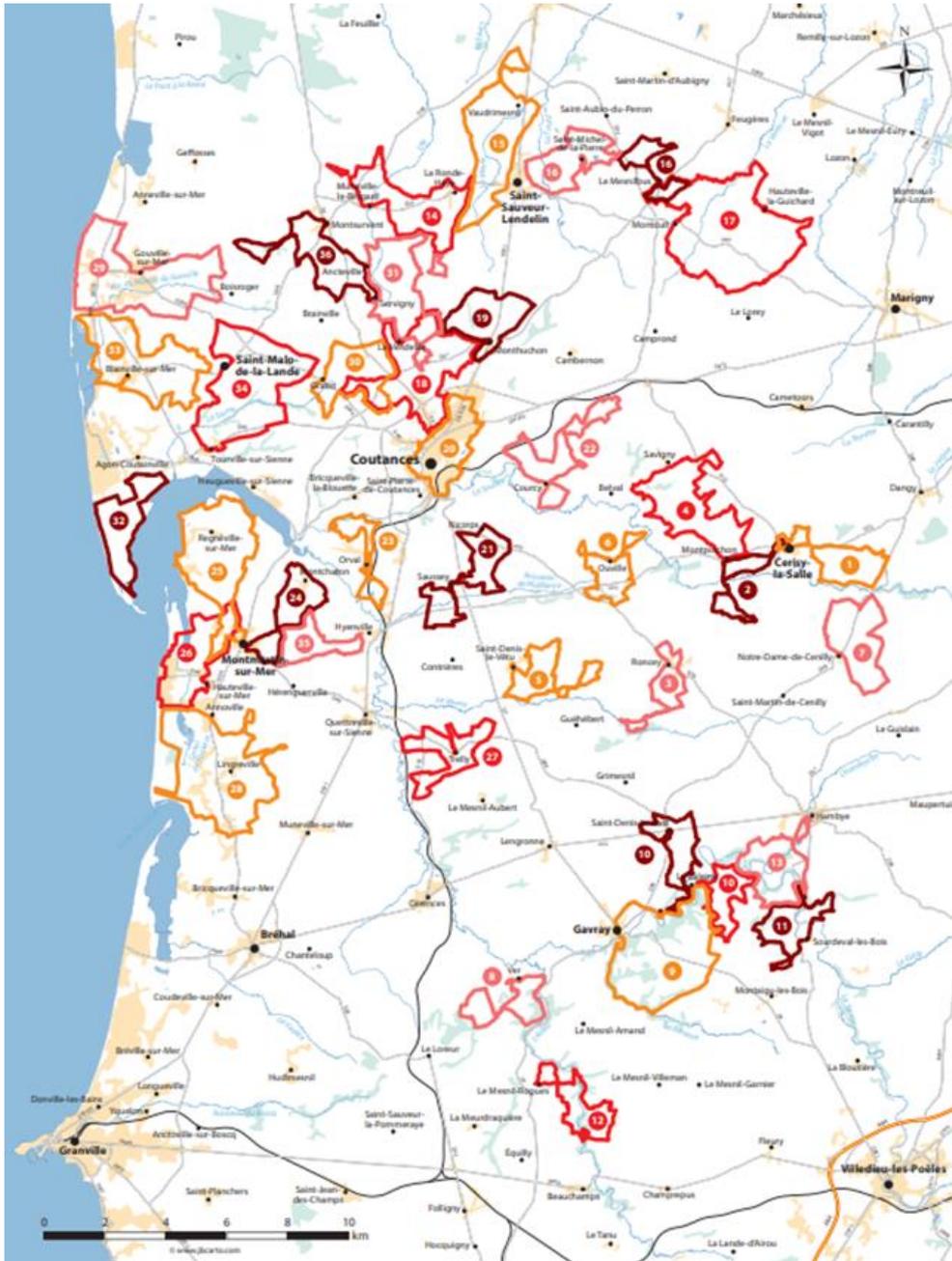


Boucles vélos et loueurs sur le territoire (réalisation Inddigo)

3.3.2 LA MARCHÉ

La part de la marche à pied n'est pas neutre notamment à Coutances. Le territoire présente des communes nouvelles où la problématique d'accès est forte, avec des projets de relier les anciennes communes entre elles. Les aménagements existants, en particulier dans les communes du littoral, doivent être complétés (attente forte), notamment vers les plages et les services.

36 circuits de randonnées à destination des touristes et/ou des locaux sont relayés par Coutances Tourisme. Il n'y a pas de PAVE (plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics) à priori sur le territoire.



Circuits de randonnée sur le territoire (source : Coutances Tourisme)



Le réseau viaire est densément capillarisé et les distances de déplacement sont relativement courtes ce qui offre des potentiels importants pour les modes actifs. Ils répondent aux déplacements utilitaires des bassins de proximité. Le besoin d'aménagements sécurisés pour une pratique utilitaire, de loisir local et touristique ainsi que des services associés (stationnement, intermodalité, signalétique, communication, aide à l'achat VAE) est important.

La majeure partie du centre-ville de Coutances est accessible à 15 minutes à pied depuis un autre point du centre-ville ou depuis les parkings publics avec des aménagements piétons (trottoirs, zones semi-piétonnes) permettant des déplacements sécurisés. A l'inverse, les zones les plus excentrées ne bénéficient pas d'aménagements permettant aux piétons de se déplacer en toute sécurité ou, lorsqu'ils existent, peuvent se trouver occupés par du stationnement automobile sauvage. C'est notamment le cas dans les zones d'activités du nord de la ville ou au sein des zones commerciales, où les aménagements piétons sont quasiment inexistantes.

A RETENIR

- Un **plan vélo départemental ambitieux** et avec des objectifs de concertation avec les territoires
- Des prestataires proposant de la **location de vélo**, notamment à vocation touristique
- Des **itinéraires de randonnée** balisés sur l'ensemble du territoire et bien détaillés
- Quelques **infrastructures cyclables orientées vers le tourisme** et les loisirs, mais pas sur les déplacements utilitaires
- **Peu de liaisons sécurisées** vers le littoral (notamment depuis Coutances)
- Des **aménagements piétons peu sécurisés** dans les zones d'activités
- Des **trafics de voirie limitant la pratique**, malgré l'existence d'un réseau de voiries secondaires, voire tertiaires intéressant
- **Très peu de stationnement vélo** et notamment vers les secteurs touristiques (exemple pointe d'Agon)
- Des **communes nouvelles**, dont les problématiques d'accès internes à la commune sont importantes et notamment les accès cyclables et piétons

3.4 LES AUTRES MODES ALTERNATIFS ET/OU LES SOLUTIONS POUR SE DÉPLACER AUTREMENT OU MOINS

3.4.1 LE COVOITURAGE

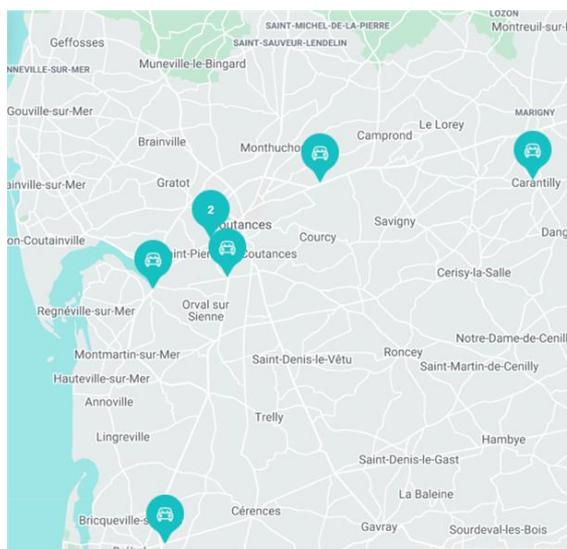
On trouve **5 aires de covoiturage** sur le territoire. Elles sont aménagées par le Département de la Manche au sein d'un réseau de 45 aires :

- Cambernon : 10 places ;
- Coutances : 6 places, avec une borne de recharge pour véhicules électriques ;
- Montchaton : 15 places ;
- Orval : 30 places.

Ces aires sont situées à des endroits stratégiques qui voient des flux importants de véhicules et/ou aux entrées de ville. Elles sont aménagées de manière à être visibles et facilement repérables.

Le **taux d'occupation** des voitures est de **1,25** sur le territoire et seulement 15% des déplacements sont effectués en tant que passager. Une initiative a été développée localement par les parents d'élèves de l'établissement Jean Paul 2. Lors de la concertation, des **attentes** ont été exprimées (voir partie besoins de mobilité synthèse de la concertation).

Il n'existe **pas d'application ni de site Internet dédié au covoiturage** à l'échelle de CMB et la couverture du réseau est à prendre en compte dans le développement d'application de covoiturage.



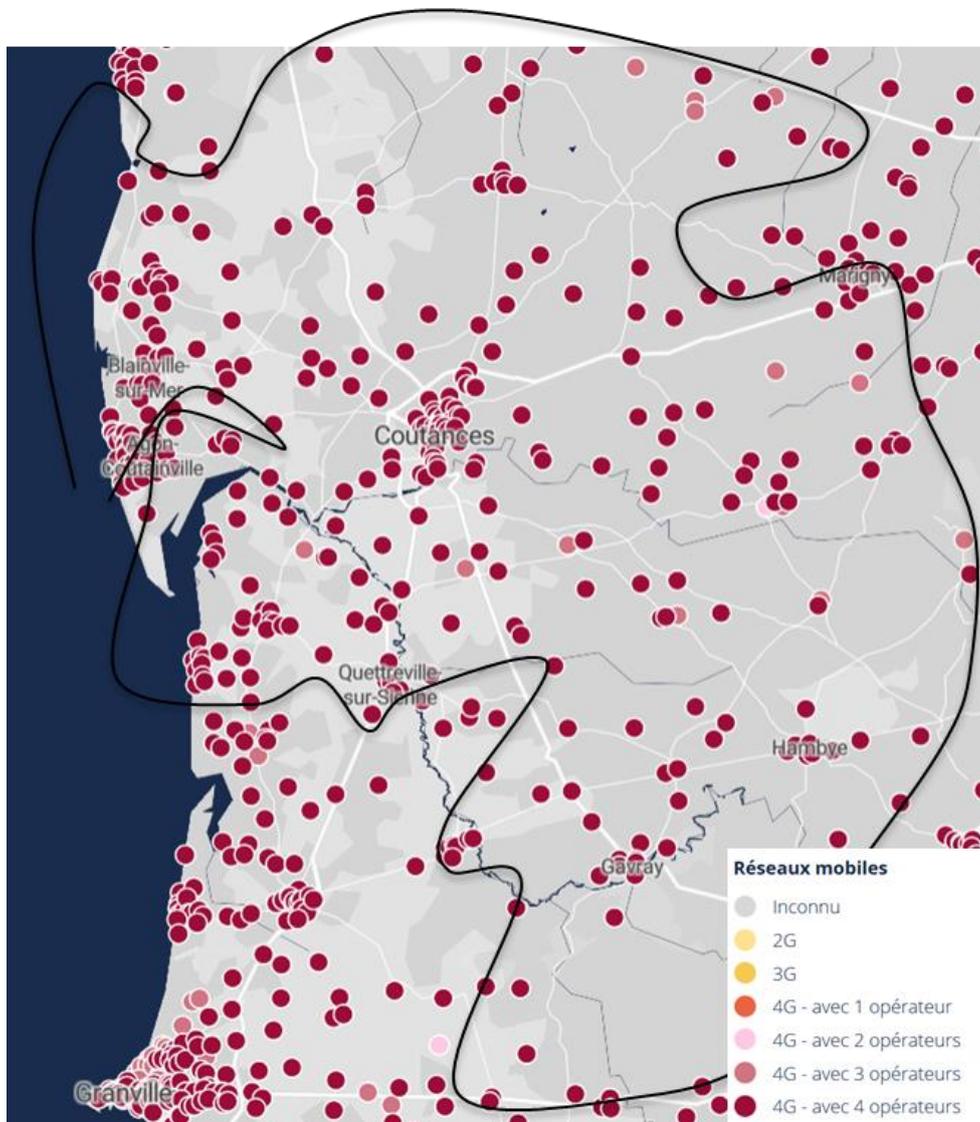
Carte des aires de covoiturage



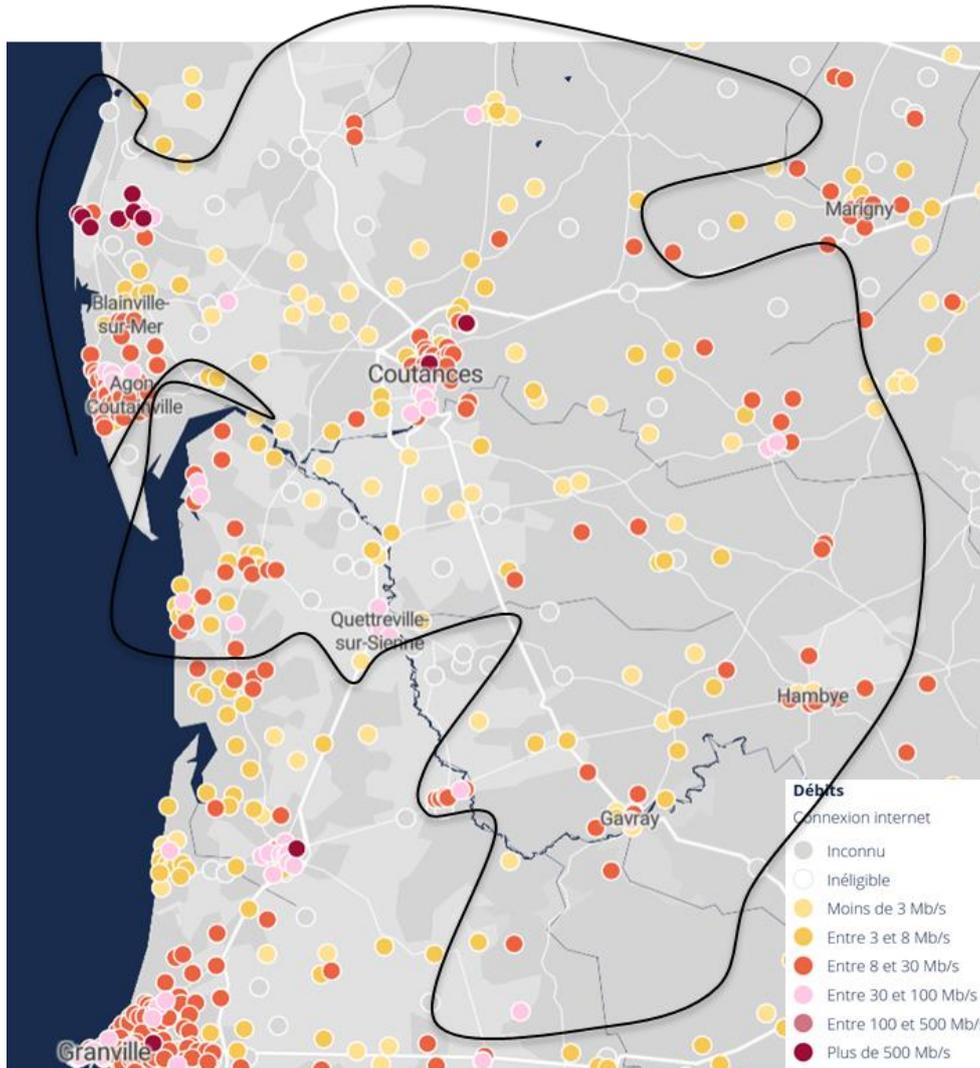
Aire de covoiturage d'Orval

3.4.2 LA COUVERTURE RÉSEAU

La couverture du **réseau téléphonique** est bonne sur tout le territoire mais la connexion **Internet** est moins évidente dans les zones rurales (en comparaison du littoral et de Coutances).



Carte des réseaux mobiles sur le territoire (source : Ariase.com) ci-dessus et dessous



Carte des débits Internet sur le territoire (source : Ariase.com)

3.4.3 LES AIRES DE RECHARGE ÉLECTRIQUE ET L'AUTOPARTAGE

Les communes sont **compétentes en matière d'IRVE (Installation de Recharge de Véhicules Electriques)**. Le Syndicat Départemental d'Énergies de la Manche (**SDEM 50**) a lancé une politique ambitieuse de déploiement d'infrastructures de recharge de véhicules électriques (IRVE). Entre 2016 et 2018, 131 bornes ont été implantées dans la Manche, dont **14 à Coutances Mer et Bocage**.

Le **financement de ces bornes** (1,4 millions d'euros pour l'ensemble de la Manche) a été réparti entre l'ADEME, le SDEM 50, la Région, le Département et les communes. L'implantation des IRVE s'est faite à partir des critères de population, du niveau de service et des flux de déplacement. Ainsi, par exemple à Coutances les bornes se trouvent au niveau de parkings publics, de la gare ou encore de l'aire de covoiturage. Dans les autres communes, elles se situent sur des emplacements de stationnement proche des services et commerces. Toutes les bornes de recharge sont ouvertes au public moyennant :

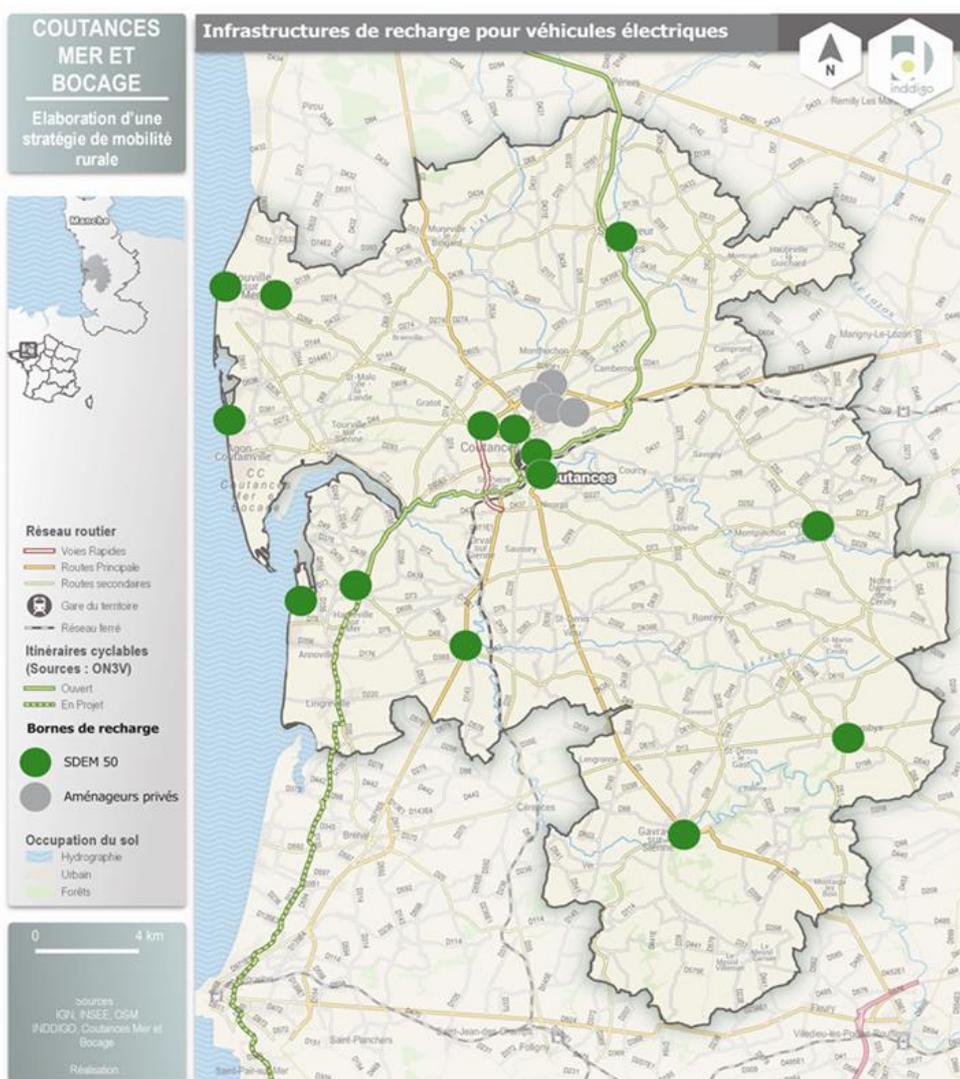
- soit l'achat d'un pass Chargemap à 19,90 € qui permet d'avoir un accès libre aux bornes ;
- soit un paiement à l'acte à hauteur de 0,04 € / minute ou 3 € en cas d'une durée de charge supérieure à 75 minutes. Le paiement s'effectue alors par carte bancaire via la connexion au site internet <http://e-charge50.fr>.

Hors SDEM 50, 4 autres ont été implantées à Coutances par des commerces (trois en grandes surfaces commerciales et une autre auprès d'un concessionnaire automobile).



Borne de la place de la Croute à Coutances (photo Inddigo) Borne à Quetteville-sur-Sienne (photo Inddigo)

La Commune de Saint-Sauveur-Village a un projet d'autopartage avec des véhicules électriques. Cette offre serait à disposition des agents de la ville et des habitants.



Infrastructures de recharge pour véhicules électriques sur le territoire (réalisation Inddigo)

3.4.4 L'HYDROGÈNE

Le Département de la Manche s'est doté d'une **station de recharge en hydrogène à la Maison du Département à Saint-Lô** pour alimenter sa flotte de véhicules hydrogène. Cela s'inscrit dans une politique plus globale de développement de la filière hydrogène à l'échelle départementale, et notamment de l'hydrogène décarboné. Son objectif est effectivement le développement d'un maillage de stations ouvertes au public sur l'ensemble du territoire de la Manche. Il souhaite engager une concertation avec les différents acteurs pouvant être intéressés : SDEM 50, EPCI, Région, acteurs privés⁵...

3.4.5 LES SERVICES DE PROXIMITÉ

De l'**autostop non organisé** est identifié sur le territoire par les jeunes notamment.

Un **espace de coworking** est proposé sur le territoire par les 7 vents : initiative de coopérative située à Coutances. Cet espace propose 77 m² de bureaux partagés à Coutances. Les tarifs sont de 150 € / mois ou 1,50 € / heure ;

Des **distributeurs de pain** sont mis en place par certaines communes et un boucher et le Proxy proposent une **vente par camions** sur certaines communes.

Des **taxiteurs** sont présents sur le territoire sans organisation particulière. La majorité de leurs courses est liée à des motifs santé *via* un conventionnement avec l'Assurance Maladie, mais ils effectuent également des déplacements touristiques (liaisons entre la gare, les hôtels ou les lieux d'intérêt touristique).

Des **services ambulants** permettent aux habitants des communes excentrées ou ne disposant pas ou peu de commerces à proximité d'avoir accès à des services tels que des boulangeries, boucheries ou encore des services de restauration. Ces services viennent à la rencontre des habitants généralement une à deux fois par semaine, au niveau du bourg des communes.

3.4.6 LA MOBILITÉ INCLUSIVE

Le dispositif « **Solidarité Transport** » géré par la MSA et l'Association Familles Rurales permet un accompagnement des personnes fragiles dans le cadre de déplacements occasionnels (tous motifs) par une mise en relation avec des conducteurs bénévoles (37 au total). Ce dispositif est destiné aux **personnes sans moyen de locomotion et précaires**. La personne désirant accéder à ce dispositif, après avoir adhéré à l'association, contacte directement le conducteur bénévole de son secteur, 48

Nom des services	Association porteuse	Année de démarrage	Nombre de commune	Nombre d'adhésion en 2018	Nombre de Transports effectués en 2018	Nombre de chauffeur bénévole en 2018	MOTIFS
MONTMARTIN/MER	Familles Rurales de Gavray	2017	12	22	265	11	Les motifs sont récurrents : rendez-vous médicaux, visites, démarches administratives, formations occasionnelles, courses occasionnelles, convocation à des instances juridiques...
CERISY-LA-SALLE	Familles Rurales de Saint Sauveur Village	2017	11	16	99	7	
SAINT SAUVEUR VILLAGE	Familles Rurales de Saint Sauveur Village	2005	11	24	105	10	
GAVRAY	Familles Rurales de Gavray	2017	13	21	208	9	

Le dispositif Solidarité Transport à Coutances Mer et Bocage (source : Solidarité Transport)

⁵ M9 – Mobilité hydrogène

heures avant son déplacement et ils définissent le trajet et l'heure de rendez-vous. Un reçu est émis par le conducteur à l'usager à l'issue du voyage afin de participer à ses frais de déplacement.

En 2018, sur le territoire (4 zones) 83 personnes ont adhéré à l'association et 677 voyages ont été effectués, soit **8,15 voyages/personnes**. Les motifs principaux sont des rendez-vous médicaux, des démarches administratives, des formations ou des courses occasionnelles ainsi que des convocations à des instances juridiques.

Le dispositif « **Mobilités** » de la **Mission Locale** est destinée aux jeunes de 16 à 25 ans dans le cadre de leur insertion professionnelle. Il permet :

- la location de scooter, de VAE et de voitures ;
- la préparation au permis de conduire ;
- la sensibilisation au covoiturage ;
- l'adhérence au « Tempo Emploi Normandie » (porté par la Région) pour se rendre aux lieux d'entretien d'embauche ;
- l'adhérence au bus social par le Carif-Oref (facilitation des démarches liées aux soins de santé) ;
- en lien avec toutes autres démarches de mobilité chez les jeunes.

Le service **Phaeton** à Coutances est organisé par le Lions Club de Coutances depuis 1994. Un véhicule Renault Scénic a été acheté par l'association et est mis à disposition d'un groupe de 7 chauffeurs retraités et bénévoles proposant des déplacements aux personnes de plus de 60 ans, sans moyen de locomotion et disposant de petits revenus afin de se déplacer en ville. Une adhésion est nécessaire dont le coût est d'1 € / an. Aujourd'hui, le service dessert **120 adhérents** environ, soit 16.000 km parcourus chaque année et une moyenne de 20 personnes transportées chaque jour, 3 jours par semaine.

L'offre de service d'Accueil emplois :

Accueil Emploi est une association d'insertion sociale par l'activité économique, qui vise à déployer et/ou coordonner des dispositifs spécifiquement destinés aux individus en grande difficulté (chômeurs de longue durée, habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville, ...). Pour y répondre, des parcours d'accès à l'emploi et d'accompagnement des individus sont proposés.

En matière de mobilité des actios locales sont mises en œuvre :

- Bus Social. Le bus social est un service de Transport à la Demande (TAD), accessible sur prescription des partenaires médico-sociaux pour accéder à des aménités urbaines (achats, rendez-vous médicaux, entretien d'embauche, ...). Ce service s'organise de manière à mutualisé le véhicule de 9 places à disposition (en tournée, pour la distribution de denrées alimentaires par les Restos du Cœur par exemple). En 2019, 168 personnes étaient inscrites au dispositif sur le territoire. Son coût annuel est de l'ordre de 18 k€, financé par différents partenaires, des fonds européens, départementaux, et co-financé par CMB
- Navette marée une navette marée a également été déployée, de manière à assurer les déplacements des navetteurs saisonniers entre Coutances et les parcs conchicoles du littoral lors des périodes d'activités. Elle est financée à hauteur de 7 k€ par le Département de la Manche
- Locations de véhicules : des locations de voitures, scooteurs, Vélos à Assistance Electrique et aides au permis de conduire sont proposés aux ayants droits pour offrir ponctuellement une solution de mobilité pour accéder à un entretien d'embauche. Le parc de véhicules est de l'ordre de 10 deux roues motorisés, 3 vélos à assistance électrique et 5 voitures, et les subventions d'Etat, de l'ordre de 26 k€ ne sont pas pérennes.

Il existe également une convention entre le concessionnaire Renault et le CCAS de Coutances pour permettre des frais de réparations de véhicules particuliers à des prix abordables pour les personnes éligibles.

Il existe actuellement un projet de navette-emploi, sur le format de la navette-marée, à destination des ouvriers, et qui serait adaptée aux horaires de prise de poste spécifique au travail en équipe.

A RETENIR

- Une offre de **services complémentaires** existante et avec des **portages variés (publics, privés, associatifs)** et des **conditions d'accès** pouvant être **limitées** (âge, revenus) ;
- Des **initiatives locales spontanées** (services ambulants), sans intervention pour l'instant de CMB
- Des **projets** et des **attentes** des élus locaux mais aussi des associations et des habitants
- **Pas de stratégie de développement de l'offre covoiturage** sur le territoire
- **Pas de vision de gouvernance** globale sur des services à la mobilité
- Importance d'intégrer une **réflexion** sur l'**espace urbain** et les **services de proximité**

4 SYNTHÈSE ET ENJEUX

4.1 LES GRANDS CONSTATS : SOCLE DES ENJEUX ET PROPOSITIONS

On peut distinguer 4 grands constats.

une Échelle de territoire pertinente pour Étudier la mobilité

Des actions à mettre en place à l'échelle du territoire mais en distinguant les caractéristiques territoriales et démographiques

Une offre de transport qui n'est pas inexistante mais à compléter conforter et adapter aux particularités du territoire

Des acteurs du territoire et des élus engagés et concernés

4.1.1 UNE ÉCHELLE DE TERRITOIRE PERTINENTE POUR ÉTUDIER LA MOBILITÉ

Le territoire est **pertinent en matière de mobilité** car les déplacements se font majoritairement :

- **en interne** du territoire : au sein des communes, par secteurs dans une logique de proximité (écoles, petits et moyens commerces notamment), vers Coutances et vers le littoral ;
- mais aussi **vers l'extérieur** notamment vers Saint-Lô.

Le territoire a des **services** qui sont répartis **sur l'ensemble du territoire** même si la majorité des services (et donc des déplacements) est située à **Coutances**. Le réseau de voirie permet un rabattement facilité sur Coutances avec un **réseau en étoile**.

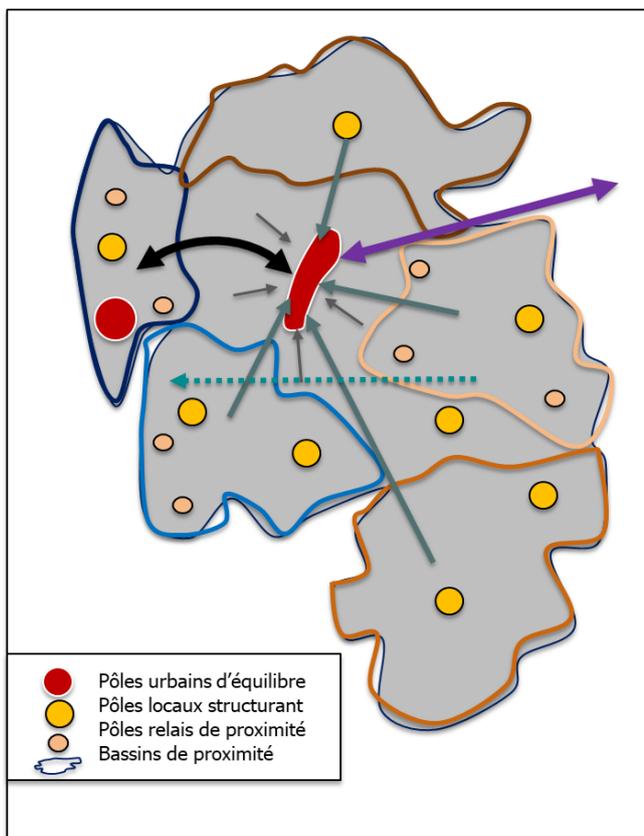
Cela permet de finaliser une **stratégie de mobilité cohérente** et de réfléchir à la **prise de compétence mobilité** de manière sereine et au **rôle de CMB** en matière de mobilité.

4.1.2 DES ACTIONS À METTRE EN PLACE À L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE, MAIS EN DISTINGUANT LES CARACTÉRISTIQUES TERRITORIALES ET DÉMOGRAPHIQUES

Sur le territoire, on peut identifier **plusieurs secteurs** bien **distincts** : 2 secteurs littoraux, 3 secteurs bocagers et un secteur urbain/péri-urbain de Coutances. Les **échanges** sont de **différentes natures** :

- de proximité en lien avec les pôles locaux structurants chacun des secteurs ;
- une polarisation sur Coutances ;
- entre Coutances et le littoral nord ;
- du bocage vers le littoral, surtout l'été ;
- entre Coutances et Saint-Lô.

Au regard des motifs et des cibles de déplacement sur le territoire, on peut **schématiser trois principales caractéristiques de mobilité** : les déplacements pendulaires (scolaires et actifs), les déplacements liés aux courses/achats/loisirs/santé/administratifs et les déplacements touristiques.



Carte de synthèse du territoire : pôles et échanges
(réalisation Inddigo)

✓ Les	Points favorables	Points neutres
	L'existence d'un réseau urbain sur Coutances	CMB ne porte pas de services en tant que tel, il n'y aura donc pas de transfert de services à la Région, si CMB ne prend pas la compétence
	Des initiatives existantes sur le territoire portées par des associations et/ou communes	La voiture est reine, le territoire est rural, agir sur les parts modales sera un travail ciblé et nécessitant de l'animation
	Un territoire à la bonne échelle en matière de mobilité	
	Une dynamique déjà engagée sur le développement durable	

✓ déplacements pendulaires (scolaires et actifs)

On va notamment retrouver cette problématique :

- sur la partie centrale et Est avec notamment du rabattement sur Coutances et des liaisons à l'externe ;
- en interne, à chaque commune.

Les enjeux et les opportunités seront les suivantes :

- **travailler avec les employeurs.** Exemples avec l'hôpital en lançant un PDM, avec les conchyliculteurs pour identifier comment améliorer la desserte des saisonniers ou encore en terme de communication pour échanger sur les forfaits mobilité ;
- permettre les **déplacements en modes actifs** (sachant que l'EMD montre l'existence de déplacements en marche notamment) en proposant du stationnement, des aménagements continus de générateur à générateur ou encore une démarche d'écomobilité scolaire par exemple ;
- **travailler avec la Région** sur les temps de **transports en commun scolaires** parfois très longs (au-delà de 45 minutes) ;
- proposer des **actions favorisant le covoiture, l'autopartage** et l'usage de **véhicules propres** ;
- **limiter les déplacements de très longue distance**, en lien avec la promotion du télétravail et du coworking par exemple ;
- Voir dans quelle mesure la **part modale du train** peut augmenter, notamment pour les scolaires apprentis.

✓ Les déplacements courses/achats/loisirs/santé/administratifs

On va notamment retrouver cette problématique :

- au sein de Coutances et de son pôle urbain ;
- sur la partie littorale ;
- par secteurs (cf. carte au-dessus).

Les **flux** sont beaucoup plus **diffus** avec à la fois des déplacements au sein des communes ou vers les communes voisines et avec des pôles qui peuvent ressortir, notamment sur les parties littorale et bocagère. On trouve également des **flux convergents** vers Coutances et vers l'extérieur du territoire.

La difficulté de proposer des solutions réside dans la diffusion des déplacements, dans leur fréquence et dans leur temporalité dans la journée. Actuellement pour ces types de déplacement pour les personnes en situation de vulnérabilité, il semble que la solidarité soit de mise, complétée par des pratiques très courantes de service à domicile. Il peut y avoir 2 enjeux stratégiques sur cette question (ou mixés) :

Stratégie 1

On propose un **maximum de services à proximité en identifiant des pôles de rabattement** afin de pouvoir limiter les distances et de **continuer à s'asseoir sur la solidarité** et les déplacements plus courts avec l'usage possible des modes actifs, autostop organisé, système de TAD complémentaire

Stratégie 2

(en substitut ou en complément)
On propose des **dessertes à destination notamment de Coutances** pour permettre aux personnes isolées de pouvoir **avoir plus facilement accès aux services**

Le choix de la stratégie se fera naturellement en lien et en articulation avec le PLUI dont le PADD est en cours d'élaboration. Le choix « centralité » ou « pôles de proximité » est en effet déterminant.

✓ Les déplacements touristiques

Le territoire a une volonté claire et évidente de proposer une **offre attirante et attractive pour les touristes**. Le tourisme a d'ailleurs changé avec une augmentation des courts séjours et une augmentation de la fréquentation des camping-cars.

L'objectif premier est de capter des familles et de proposer une offre de qualité et de **tourisme vert** induisant la nécessité de **travailler sur les mobilités douces et alternatives à la voiture** (les touristes recherchent des moyens de se déplacer autrement qu'en voiture une fois arrivés sur le territoire et d'avoir des services et des infrastructures de proximité).

Aujourd'hui il existe déjà une offre dans ce sens notamment avec des itinéraires de randonnées, quelques aménagements cyclistes/loisirs avec une Véloroute et la présence de vélocistes.

Pour atteindre cet objectif et permettre des **liaisons notamment bocage-littoral**, il est indispensable de proposer des services vélo et des aménagements cyclables sécurisés qui peuvent aussi permettre les déplacements utilitaires.

La **difficulté principale** est la **voirie** avec à la fois un réseau très dense et peut-être ancien sur certains axes induisant des voiries qui peuvent être étroites et des obstacles limitant la visibilité. Cette difficulté doit constituer un levier/une opportunité pour requalifier certaines voies en les aménageant en voies apaisées et en travaillant de concert entre déplacements touristiques et utilitaires. **Un travail sur la hiérarchisation de la voirie est donc indispensable.**

4.1.3 UNE OFFRE DE TRANSPORT QUI N'EST PAS INEXISTANTE MAIS À COMPLÉTER, CONFORTER ET ADAPTER AUX PARTICULARITÉS DU TERRITOIRE

L'offre de **transport en commun** aujourd'hui est **très faible**. Il n'y a **pas de culture bus** sur l'ensemble du territoire ce qui fait que les pratiques sont relativement faibles et que les attentes le sont également même s'il peut y avoir des souhaits de desserte. Le **Cosibus** est une entité en soit qui répond bien aux besoins de desserte de la commune de **Coutances** et son extension peut être intéressante, toutefois il ne s'agit pas d'étendre les lignes mais de **proposer un réseau urbain voire interurbain** avec des dessertes complémentaires.

Il est nécessaire d'être **vigilant sur les temps de parcours et l'exploitation des services** et de ne pas concurrencer des offres existantes portées par la Région, les associations ou les acteurs sociaux. Les coûts d'exploitation peuvent être très importants et déconnectés de la fréquentation sachant que nous sommes sur des besoins diffus (géographiquement et temporellement).

Il est donc important de **ne pas superposer une offre sans prise en compte des services existants**. En effet, il existe déjà des solutions dans certaines communes mais avec des critères âges ou de revenus et toutes les communes ne sont pas concernées. Il y a aujourd'hui des actions qui sont sans doute à harmoniser, à homogénéiser ou à compléter. Il sera donc nécessaire d'identifier qui va pouvoir le porter (souhait du territoire à vouloir se positionner dans une **logique de portage** ou de support ?).

4.1.4 DES ACTEURS DU TERRITOIRE ET DES ÉLUS ENGAGÉS ET CONCERNÉS

Il est à noter une **volonté d'agir de la part des acteurs du territoire et des élus** pour mettre en place des services. Cette volonté est déjà portée par les communes et notamment par les **nouvelles communes** qui ont des problématiques de mobilité internes avec la nécessité de relier les bourgs entre eux et de proposer des services à l'échelle des nouvelles communes.

Cette mobilisation est à **relier aussi avec la volonté de proposer ou, a minima, de maintenir des services sur les communes** dans une logique de garder le plus longtemps possible les aînés en autonomie dans les communes.

Le territoire est également fait pour la voiture : la pédagogie et l'animation vont être centrales car proposer une offre ne suffira pas pour des changements de mobilité. Cela pose la question de **l'animation sur le terrain** : les communes peuvent être le relais de ces actions mais également les entreprises et les partenaires sociaux, déjà actifs sur cette question.

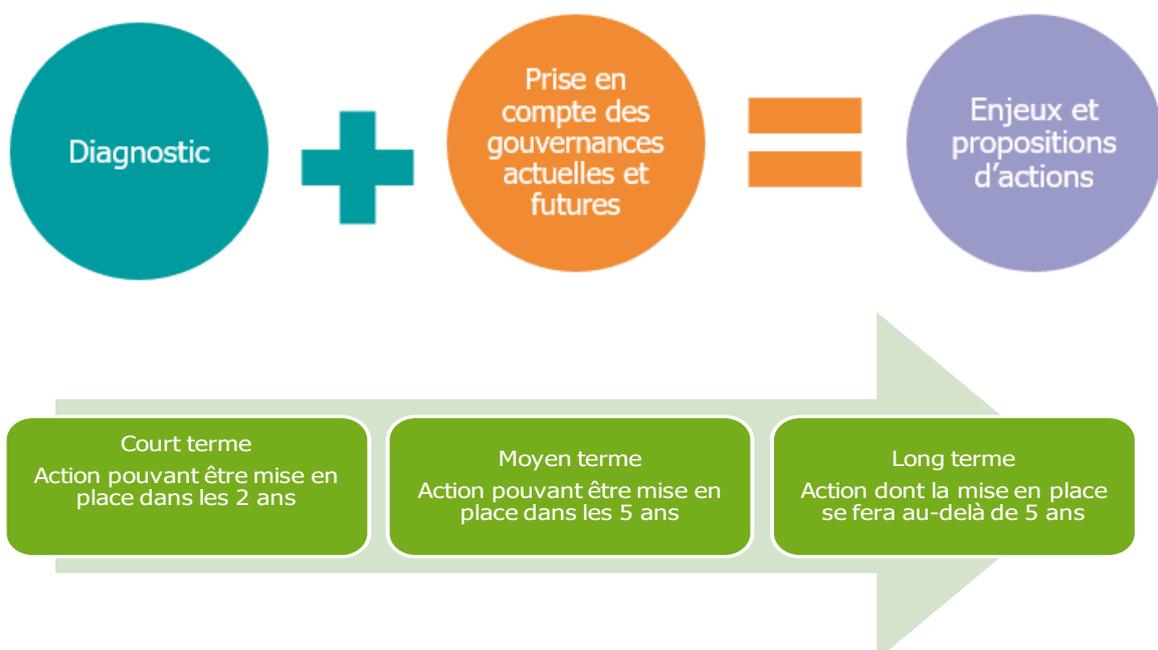
CMB peut se positionner sur les deux stratégies d'accompagnement suivantes :



4.2 DES SOCLES AUX ENJEUX : ORIENTATIONS PUIS ACTIONS

A partir de ce constat « socle » et de ces pistes, il est possible de proposer des enjeux et propositions d'actions, qui vont s'inclure dans une véritable stratégie de mobilité et de transition écologique en lien avec le PCAET, et les projets en cours et futurs (notamment PLUI).

Les propositions seront également évolutives.



Pour rappel, un schéma stratégique de mobilité vise les objectifs suivants :

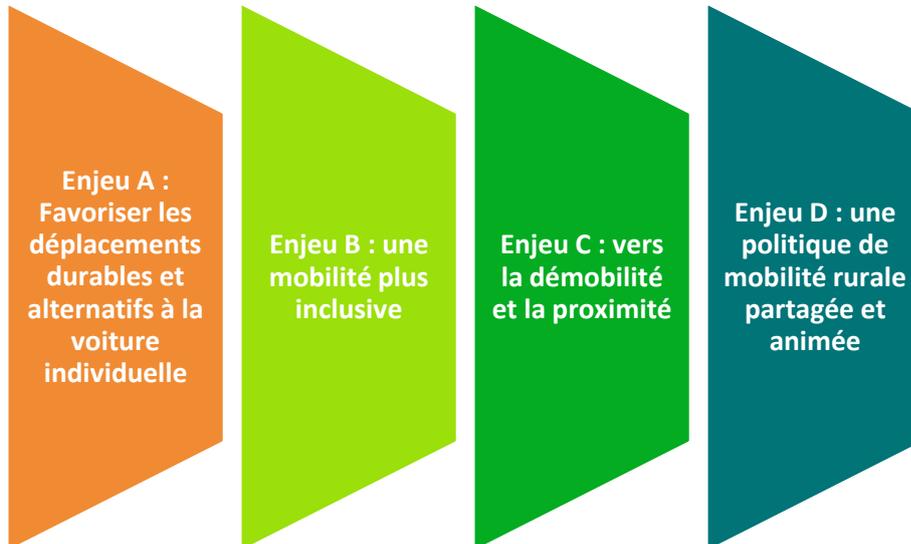
- ☑ diminuer le trafic automobile
- ☑ développer l'usage des transports collectifs et des moyens de déplacements économes et non polluants
- ☑ développer l'usage de la marche à pied et le vélo
- ☑ aménager et partager la voirie en l'affectant aux différents modes de transport
- ☑ organiser le stationnement
- ☑ encourager les entreprises à réfléchir et à mettre en place un plan déplacement entreprise
- ☑ Développer une mobilité adaptée aux enjeux climatiques et en lien avec les documents de planification (notamment PCAET)

21 approches ont été proposées et hiérarchisées par les élus lors d'une Commission mobilité en date du 14/12/2020.

- ☑ Améliorer l'accessibilité du territoire et des secteurs clés/attractifs
- ☑ Proposer des actions ciblées impactant les secteurs les plus impactés par la pollution ou nuisances (sonore ...)
- ☑ Proposer des espaces publics partagés et accessibles
- ☑ Desservir les communes péri-urbaines et rurales vers le/ou les pôles urbains
- ☑ Améliorer les transports collectifs existants
- ☑ Adapter la voirie et l'espace public aux usages
- ☑ Faire de la politique de stationnement un levier dans la politique de report modal
- ☑ Agir sur les points noirs du trafic et sécuriser les déplacements
- ☑ Travailler sur les énergies renouvelables au service de la mobilité
- ☑ Améliorer l'information (dont la communication et la lisibilité des offres des modes alternatifs à la voiture)
- ☑ Inciter la pratique de la marche à pieds
- ☑ Favoriser la pratique du vélo
- ☑ Développer l'intermodalité
- ☑ Inciter l'usage de la voiture partagée (autopartage/covoiturage...)
- ☑ Favoriser le tourisme vert par des actions de mobilité
- ☑ Lutter contre l'exclusion sociale par l'accompagnement et la mise en place de solutions spécifiques
- ☑ Engager une gouvernance et une dynamique d'acteurs sur le territoire en matière de mobilité
- ☑ Organiser le transport de marchandises afin de faire converger vitalité économique, apaisement des circulations et impact environnemental limité
- ☑ Proposer un accompagnement, un conseil en mobilité pour encourager les pratiques de mobilité durable
- ☑ Doter la collectivité de supports et moyens permettant de suivre et animer la politique de mobilité

- ☑ Réduire et éviter le besoin de déplacement avec une prise en compte de l'aménagement urbain et le positionnement des services

Suite à la commission, un travail a été engagé pour formaliser 4 grandes orientations :



L'enjeu A : Favoriser les déplacements durables et alternatifs à la voiture individuelle doit permettre :

- D'inciter l'usage des modes actifs
 - En proposant des actions incitatives à l'usage du vélo et VAE (sensibilisation, accompagnement, aménagement de pistes/bandes cyclables...)
 - En proposant des actions incitatives à l'usage de la marche (aménagement, signalisation, jalonnement...)
- D'inciter l'usage de la voiture partagée
 - En proposant des actions favorisant le covoiturage (application, sensibilisation, communication...)
 - En proposant des actions favorisant l'autopartage (achat de véhicules, sensibilisation, communication...)
 - En favorisant l'usage de l'autostop organisé (application, sensibilisation, communication...)
 -
- D'inciter l'usage des transports collectifs
 - Par une amélioration de l'information (dont la communication et la lisibilité des offres des modes alternatifs à la voiture)
 - Par une amélioration de l'offre en transports collectifs existants (optimisation compléments...)
 -
- D'inciter l'intermodalité :

- Par les tarifs
- Par l'information
- Par les calages horaires
-
- D'organiser le transport de marchandises afin de faire converger vitalité économique, apaisement des circulations et impact environnemental limité :
 - Par l'information sur les axes prioritaires
 - Par la mise en place de plateformes
 - Par le développement d'infrastructures favorisant les énergies alternatives au carburant et diesel
- ☑ Mais cela doit passer par :
 - La mise en place d'actions sur le stationnement, levier fort pour développer l'usage des modes alternatifs via par exemple :
 - L'ajustement du nombre de places
 - La tarification
 - La mise en place de pôles d'échanges
 - Le stationnement pour les campings cars....
 -
 - La sécurisation des déplacements
 - En agissant sur les points noirs du trafic et en sécurisant les déplacements
 - En adaptant la voirie et l'espace public aux usages
 - En proposant des espaces publics partagés et accessibles
 -
 - Un travail partenarial :
 - Avec les collectivités
 - Avec les entreprises
 - Avec les associations.....

L'enjeu B : Une mobilité plus inclusive doit permettre :

- Lutter contre l'exclusion sociale
- Proposer des solutions aux captifs

Cela doit passer par :

La mise en place d'actions spécifiques en fonction des cibles visées :

- Prêts vélos...
- Aides financières

-

Un accompagnement ciblé en prenant en compte /s'appuyant/ complétant les dispositifs existants

- Conseil individualisé
- Identification des partenaires
- Echanges avec les partenaires existants
-

L'enjeu C : Vers la démobilité et la proximité doit permettre :

- Réduire et éviter le besoin de déplacement
 - Travailler avec les entreprises sur le télétravail
 - Développer internet
 - Identifier des espaces de coworking
 -

Cela doit passer par :

- Une prise en compte de l'aménagement urbain et le positionnement des services
 - proposer des services et commerces de proximité
 - améliorer l'attractivité des petites centralités
 - permettre aux enfants d'être gardés le temps d'aller aux activités périscolaires
 -

L'enjeu D: Une politique de mobilité rurale partagée et animée est un enjeu transversal aux trois autres. Il doit permettre :

- de pouvoir mettre en place des actions concertées et financièrement portables
 - En dotant la collectivité de supports et moyens permettant de suivre et animer la politique de mobilité
 - En prenant la compétence mobilité
 -
- et une dynamique d'acteurs sur le territoire en matière de mobilité :
 - Organiser des échanges avec les partenaires
 - En créant les comités de partenaires
 - ...