

# CONTRAT OPÉRATIONNEL DE MOBILITÉ

BASSIN DE MOBILITÉ SUD MANCHE

2025 - 2029



## *Table des matières*

PRÉAMBULE.....	6
CHAPITRE 1 - CADRE RÉGLEMENTAIRE.....	7
ARTICLE 1. Loi d'orientation des mobilités.....	7
ARTICLE 2. Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires de la Région Normandie.....	8
ARTICLE 3. Bassins de mobilité.....	9
ARTICLE 4. Gouvernance des mobilités.....	9
ARTICLE 5. Objectifs de la nouvelle gouvernance.....	11
CHAPITRE 2 – DÉMARCHE D'ÉLABORATION DU CONTRAT OPÉRATIONNEL DE MOBILITÉ.....	12
ARTICLE 6. Objectifs généraux du contrat opérationnel de mobilité.....	12
ARTICLE 7. Principes de travail et feuille de route.....	12
ARTICLE 8. Dispositions générales du contrat opérationnel de mobilité.....	13
CHAPITRE 3 – MODALITÉS DE L'ACTION COMMUNE.....	14
ARTICLE 9. Enjeux du territoire.....	14
ARTICLE 10. Principes généraux de l'action commune.....	14
ARTICLE 11. Actions communes et de coordination.....	15
CHAPITRE 4 - MODALITÉS D'ANIMATION ET D'ÉVALUATION DU CONTRAT OPÉRATIONNEL DE MOBILITÉ.....	26
ARTICLE 12. Animation du contrat.....	26
ARTICLE 13. Modalités d'évaluation.....	27
CHAPITRE 5 - DISPOSITIONS DIVERSES.....	28
ARTICLE 14. Modalités de révision.....	28
ARTICLE 15. Reconduction tacite.....	28

CHAPITRE 6 - ENGAGEMENT DES SIGNATAIRES .....	29
ARTICLE 16. Mise en œuvre des actions .....	29
ARTICLE 17. Engagement de confidentialité .....	29
ARTICLE 18. Communication.....	29
ARTICLE 19. Contentieux et litiges .....	30
ANNEXE II – DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE .....	39

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment son article L4221-1 et L1111-9 ;

Vu la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite MAPTAM ;

Vu la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République, dite NOTRe ;

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

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

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

Considérant la réunion préparatoire du 15 mai 2024, la réunion de lancement du 14 juin 2024, l'atelier de construction du contrat opérationnel de mobilité du 24 octobre 2024, le comité technique du 29 novembre 2024, le comité technique du 28 janvier 2025 et le comité de pilotage du 1<sup>er</sup> avril 2025 ;

Entre les soussignés ci-après dénommés, désignés ensemble les « signataires » et individuellement le « signataire » :

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

Le **Département de la Manche**, dont le siège est situé à l'Hôtel du Département, 98 Route de Candol, 50050, Saint-Lô Cedex, représentée par M. Jean MORIN, Président du Conseil Départemental, dûment habilité à signer le présent contrat par délibération du .....(date), ci-après désigné « Département de la Manche » ;

La **Communauté de Communes Granville Terre et Mer**, dont le siège est situé à 197 avenue des Vendéens, 50402 Granville Cedex, représentée par Stéphane SORRE, Président de la **Communauté de communes** Granville Terre et Mer dûment habilité à signer le présent contrat par délibération du .....(date), ci-après désigné « CC Granville Terre et Mer » ;

La **Communauté d'Agglomération Mont Saint-Michel Normandie**, dont le siège est situé au 1 rue Général-Ruel, 50305 Avranches Cedex, représentée par David NICOLAS, Président de la Communauté d'agglomération Mont Saint-Michel - Normandie, dûment habilité à signer le présent contrat par délibération du .....(date), ci-après désigné « CA Mont Saint-Michel Normandie »

La **Communauté de Communes Villedieu Intercom**, dont le siège est situé au 11 rue Pierre-Paris 50800 Villedieu-les-Poêles-Rouffigny, représenté par M. Charly VARIN, Président de Villedieu Intercom dûment habilité à signer le présent contrat par délibération du....., ci-après désigné « Villedieu Intercom » ,

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

L'entreprise **SNCF Gares & Connexions**, dont le siège social est situé au 16 avenue d'Ivry PARIS 13ème, dûment représentée par Mme. Céline GODIN, Directrice Régionale des Gares Hauts de France Normandie, dûment habilité à signer le présent protocole, ci-après désigné « SNCF Gares & Connexions » ;

Il a été convenu que les différentes parties s'engagent à :

- mettre en œuvre le contrat opérationnel de mobilité sur la période 2025-2029, afin de créer et d'organiser des conditions favorables au développement des mobilités ;
- prendre part à la mise en œuvre des actions, dans les rôles définis par le contrat, et associer les partenaires et acteurs compétents ;
- collaborer dans une logique d'amélioration continue et d'expérimentation, au service des usagers ;
- contribuer à l'évaluation des actions inscrites au contrat opérationnel de mobilité et au partage des données ;
- communiquer et rendre compte de l'avancement des actions en mentionnant la contribution de l'ensemble des parties prenantes.

## PRÉAMBULE

La loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) a mis en lumière deux enjeux fondamentaux :

- la suppression des « zones blanches de la mobilité », en incitant les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à se constituer en autorités organisatrices des mobilités, dévolues à l'organisation des transports et des services de mobilité locaux, afin de mieux répondre aux besoins spécifiques de chaque territoire ;
- la mise en place d'une nouvelle gouvernance locale de la mobilité.

Dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités, un nouveau périmètre géographique a été constitué. Le bassin de mobilité, composé de plusieurs EPCI, est une échelle au sein de laquelle les mobilités du quotidien s'organisent.

La gouvernance du bassin de mobilité s'établit autour d'un contrat opérationnel de mobilité (COpM), dispositif dans lequel sont inscrites les modalités d'actions communes et de coordination que les EPCI et les autres acteurs de la mobilité choisissent de mener afin de rendre la mobilité locale plus efficace.

En recourant à la concertation, à la coopération et à l'innovation, le contrat opérationnel de mobilité vise deux objectifs majeurs :

- améliorer le « parcours usager » tout au long de la chaîne de déplacements, c'est-à-dire faciliter, simplifier, sécuriser et fiabiliser la mobilité des citoyens ;
- accroître la part modale des modes de transport responsables à l'égard de l'environnement, c'est-à-dire des transports en commun, des modes de déplacement actifs, des alternatives à la voiture individuelle et, dans une moindre mesure, des voitures à faible empreinte carbone (voitures électriques, voitures au biogaz, etc.).

La Région Normandie, en sa qualité de chef de file, a initié la procédure d'élaboration des contrats opérationnels de mobilité pour chacun des douze bassins de mobilité de la région. Il convient de noter que cette procédure correspond à la première génération de contrats en Normandie, formellement établie peu de temps après la prise de compétence en matière de mobilité par les établissements publics de coopération intercommunale signataires du contrat.

Le présent contrat définit les modalités de l'action commune identifiées grâce à la concertation menée, établissant ainsi les fondations initiales de la nouvelle coopération instaurée par la loi d'orientation des mobilités.

# CHAPITRE 1 - CADRE RÉGLEMENTAIRE

## ARTICLE 1. Loi d'orientation des mobilités

### Le rôle des régions selon la loi d'orientation des mobilités

Dans la continuité de la loi portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe), promulguée le 7 août 2015, la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) poursuit la transformation des politiques de mobilité au niveau national et local.

En vertu de la loi NOTRe, les régions ont connu une évolution de leurs attributions, élargissant leur responsabilité en reprenant la compétence relative aux transports routiers et scolaires des départements, tout en assumant le rôle de chef de file en matière de mobilité et d'intermodalité.

La loi d'orientation des mobilités poursuit ces objectifs en traitant de manière détaillée les enjeux liés aux mobilités quotidiennes, en prenant en compte les nouveaux enjeux environnementaux et en accordant aux régions le statut d'autorité organisatrice de la mobilité régionale. Elles acquièrent la compétence pour organiser les services d'intérêt régional suivants :

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

La loi d'orientation des mobilités vise quatre objectifs principaux :

- apporter à tous les citoyens et sur l'ensemble du territoire des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle afin de supprimer les zones blanches ;
- encourager l'innovation et le développement de nouvelles solutions de mobilité au bénéfice de l'ensemble de la population ;
- réduire l'impact environnemental des transports en réussissant la transition écologique dans les déplacements, incluant des initiatives telles que le plan vélo, le déploiement des véhicules électriques, le forfait mobilité durable, les zones à faibles émissions, etc. ;
- accroître les investissements dans les infrastructures, améliorant les déplacements quotidiens, privilégiant cette approche plutôt que la création de nouveaux projets d'envergure.

Pour la réalisation de ces objectifs, les nouvelles compétences accordées aux régions leur confèrent la capacité d'établir un nouveau cadre d'intervention auprès des établissements publics de coopération intercommunale, grâce à la création de bassins de mobilité. Ce périmètre englobe un ou plusieurs EPCI à fiscalité propre, généralement autour d'un pôle d'attractivité (par exemple, une grande agglomération).

### La prise de compétence des EPCI en matière de mobilités selon la loi d'orientation des mobilités

La loi d'orientation des mobilités a permis à chaque intercommunalité de prendre en charge, à sa discrétion, la compétence en matière de mobilité, lui permettant ainsi d'organiser, sur son territoire, des services de mobilité adaptés à son contexte local, notamment en matière de mobilités actives, partagées et solidaires.

En cas de non prise de cette compétence par l'intercommunalité, la Région, en sa qualité d'autorité organisatrice de la mobilité régionale, et conformément aux dispositions prévues par la LOM, organise l'offre de transports publics, y compris les services ferroviaires, les services de transport à la demande et le transport scolaire. La Région propose également des services liés aux mobilités actives ou partagées (tels que le covoiturage, l'autopartage, location de vélos, etc.), des services de mobilité solidaire et de conseil en mobilité pour les personnes vulnérables, pour les employeurs ou pour les grands générateurs de flux (commerces, hôpitaux, etc.).

La Région accompagne également les autorités organisatrices de la mobilité présentes sur son territoire dans le cadre de la collecte de données, de l'élaboration de schémas de déplacements, de la réflexion de l'aménagement autour des gares, de la réalisation d'infrastructures de transports (ferroviaires, routières, cyclables) et de pôles d'échanges multimodaux.

Dans le cadre de son nouveau rôle d'autorité organisatrice de la mobilité régionale et de chef de file de l'intermodalité, la Région Normandie a exprimé le souhait de maintenir ses missions en matière de transport public, d'accompagnement à la définition de stratégies de mobilité ainsi que leur mise en œuvre opérationnelle.

À ce titre, la Région Normandie continue de développer son offre de mobilité, de soutenir les études et les investissements, afin de faciliter les déplacements au sein de toutes les intercommunalités, quel que soit leur statut et compétence en matière de mobilité. Cette mise en œuvre intervient, le cas échéant, en accord avec l'autorité organisatrice des mobilités locales.

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

## **ARTICLE 2. Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires de la Région Normandie**

Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), instauré par la loi NOTRe, est un schéma stratégique de planification à travers lequel se mettent en œuvre la compétence renforcée et le chef de filât des régions en matière d'aménagement du territoire.

La portée du SRADDET est étendue, englobant treize domaines de compétences, parmi lesquels certains sont liés au transport de voyageurs et de marchandises, à l'équilibre et à l'égalité des territoires, à l'implantation des grandes infrastructures d'intérêt régional, au désenclavement des territoires ruraux, à l'intermodalité, au développement des transports, à la gestion économe de l'espace, à la pollution de l'air et à la lutte contre le changement climatique.

Le SRADDET a été adopté par la Région Normandie en 2019 et a reçu l'approbation du préfet de la région Normandie le 2 juillet 2020. Conformément aux engagements pris par la Région Normandie lors de la concertation menée de 2017 à 2019, la mise en œuvre du SRADDET s'est réalisée en étroite collaboration avec l'ensemble des partenaires sur le territoire. La loi portant sur la lutte contre le dérèglement climatique et renforçant la résilience face à ses effets du 22 août 2021, entre autres dispositions, a apporté des modifications au SRADDET afin d'y intégrer des précisions.

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

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

### **ARTICLE 3. Bassins de mobilité**

Conformément aux dispositions de la loi d'orientation des mobilités, la Région Normandie est chargée de définir, en concertation avec les territoires, des bassins de mobilité appelés à devenir l'échelle privilégiée pour l'organisation des déplacements. Le bassin de mobilité représente l'échelle locale à laquelle les déplacements quotidiens s'organisent. Il englobe un ou plusieurs établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre et est généralement structuré autour d'un ou plusieurs pôles d'attractivité.

Le territoire d'un EPCI à fiscalité propre n'a pas vocation à être fractionné entre plusieurs bassins de mobilité. Cependant, il peut appartenir à plusieurs bassins de mobilité, si les réalités des déplacements de ses habitants le justifient. Par ailleurs, dans le cas où les particularités locales le confirment, notamment lorsque l'importance des flux de mobilité existants entre plusieurs régions le rend pertinent, la définition de bassins de mobilité inter-régionaux pourra être envisagée en accord avec les autres régions concernées.

La délimitation des bassins en Normandie, conformément aux dispositions de la loi d'orientation des mobilités, a été soumise à un processus de concertation, au terme duquel les 72 EPCI de la région ont été répartis en 12 bassins de mobilité. Cette démarche a permis de constituer des collectifs qui auront l'opportunité d'échanger et de participer à des consultations sur la thématique de la mobilité.

Les contrats opérationnels de mobilité concrétisent la démarche d'acquisition de la compétence en matière de mobilité pour chacun des bassins. Chaque bassin est constitué de 3 à 18 EPCI, certains d'entre eux étant affiliés à deux bassins de mobilité distincts.

Le bassin de mobilité du Sud Manche compte 3 EPCI ayant tous pris la compétence mobilité.

### **ARTICLE 4. Gouvernance des mobilités**

La Région Normandie est investie de la responsabilité légale d'établir une nouvelle gouvernance des mobilités, telle qu'introduite par la loi d'orientation des mobilités, à l'échelle des bassins de mobilité et des autorités organisatrices de mobilité. Cette mission se concrétise par deux volets majeurs.

D'une part, elle se matérialise par l'élaboration de contrats opérationnels de mobilité, au niveau de chaque bassin, et par les plans d'action pour la mobilité solidaire, destinés à accompagner les personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale, ainsi que celles en situation de handicap ou de mobilité réduite.

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

## **Les contrats opérationnels de mobilité (COpM)**

Les bassins de mobilité sont une nouvelle échelle de coordination pour l'organisation des mobilités. Pour chaque bassin de mobilité, un COpM est conclu entre la Région Normandie, les autorités organisatrices des mobilités, les syndicats mixtes de transport mentionnés à l'article L1231-10 du Code des transports, les départements et les gestionnaires de gares de voyageurs ou de pôles d'échanges multimodaux concernés.

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

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

La loi d'orientation des mobilités précise les modalités de l'action commune et de coordination des acteurs locaux ayant vocation à être traitées par les COpM, à savoir :

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

Le traitement de l'intégralité de ces points n'est pas obligatoire.

De plus, toute action entreprise par le contrat opérationnel de mobilité qui ne figure pas dans un document de planification, tel qu'un plan de mobilité simplifié (PDMS) ou un plan de déplacements urbains (PDU), pourra être intégrée lors du renouvellement de celui-ci.

## **Les comités des partenaires**

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

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

La Région Normandie doit créer un comité régional des partenaires en tant qu'instance consultative, ainsi que des comités locaux des partenaires, en qualité d'autorité organisatrice locale par substitution, en lieu et place des EPCI n'ayant pas pris la compétence mobilité.

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

- trois représentants de la Région Normandie ;
- dix représentants des employeurs et des syndicats ;
- cinq représentants des usagers ;
- cinq habitants tirés au sort ;
- cinq partenaires acteurs de la mobilité (rôle consultatif) ;
- quatre spécialistes qualifiés (rôle consultatif).

L'avancement des actions des COpM sera suivi et partagé aux comités locaux et régionaux des partenaires.

### **Plan d'action pour la mobilité solidaire (PAMS)**

L'article L.1215-3 du Code des transports stipule que la région, les autorités organisatrices des mobilités, les syndicats mixtes mentionnés à l'article L. 1231-1 et L. 1231-10, les départements et les organismes concourant au service public de l'emploi coordonnent leurs actions en faveur de la mobilité.

À cet effet, la Région Normandie et les départements concernés pilotent l'élaboration et suivent la mise en œuvre, à l'échelle d'un bassin de mobilité, d'un plan d'action commun en matière de mobilité solidaire.

Les éléments relatifs à la mobilité solidaire ne font donc pas partie du périmètre du présent contrat et seront traités séparément dans le cadre des plans d'action pour la mobilité solidaire (PAMS).

## **ARTICLE 5. Objectifs de la nouvelle gouvernance**

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

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

La Région Normandie poursuit à ce titre trois objectifs :

- combiner différentes approches et compétences dans l'analyse des mobilités, grâce à la diversité des parties prenantes (autorités organisatrices des mobilités, EPCI sans le statut d'autorité organisatrice des mobilités, départements, gestionnaires d'infrastructures, acteurs de la société civile, etc.) ;
- optimiser l'offre de transport et améliorer le parcours des voyageurs ;
- faciliter les mobilités en favorisant les démarches collaboratives et innovantes ainsi que l'animation, notamment pour les territoires ruraux.

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

### **ARTICLE 6. Objectifs généraux du contrat opérationnel de mobilité**

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

Deux objectifs sont poursuivis dans le cadre de ce contrat :

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

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

Par ailleurs, il convient de préciser que le contrat opérationnel de mobilité n'a pas de nature financière. Les nouvelles actions issues de cette démarche nécessitant un financement devront être couvertes par une convention de financement ou un contrat de territoire.

### **ARTICLE 7. Principes de travail et feuille de route**

La Région Normandie a fait le choix de déployer fin 2022, sous forme de démarche pilote, une méthodologie de concertation pour l'élaboration des contrats opérationnels de mobilité de trois bassins. Cette première génération de contrat constitue ainsi les fondations initiales des modalités de coopération entre les acteurs du bassin, tout en permettant aux collectivités territoriales de structurer leurs propres politiques de mobilité.

Le contrat opérationnel de mobilité est élaboré en conformité avec la structure et les principes de travail suivants :

- un diagnostic par bassin de mobilité (état des lieux des mobilités et définition des enjeux et des actions en cours).
- les modalités d'organisation (définition et coécriture des orientations stratégiques et processus d'identification des actions, des outils communs, des partenariats et des résultats attendus).
- la phase opérationnelle (définition d'indicateurs de suivi/instruments de mesure et calendrier ; modalités de révision, de contrôle et d'évaluation à mi-parcours ; signataires).

La démarche de co-construction du contrat opérationnel de mobilité du Sud Manche s'est déroulée comme suit :

- Le 15 mai 2024, a eu lieu une réunion préparatoire avec les techniciens des EPCI du bassin de mobilité. Dans le cadre de cette réunion, le diagnostic de la mobilité de ce territoire a été présentée, et la démarche d'élaboration du contrat opérationnel de mobilité a été détaillée.
- Le 14 juin 2024, a eu lieu la réunion de lancement avec les élus des EPCI du bassin de mobilité.
- Le 24 octobre 2024, a eu lieu à Granville un atelier de concertation organisé autour de trois axes :
  1. rappel du diagnostic de la mobilité dans le bassin et recueil des éléments complémentaires fournis par les intercommunalités ;

2. formalisation des besoins et des enjeux de mobilité de chaque partie prenante ainsi que des actions en cours et démarches envisagées ;
  3. définition des actions à inscrire au contrat opérationnel de mobilité.
- Le 29 novembre, a eu lieu un premier comité technique composé des techniciens des structures signataires. Dans le cadre de cette réunion, les contributions proposées au sein de l'atelier de concertation ont été restituées, et la méthodologie de rédaction du contrat a été présentée.
  - Le 28 janvier 2025, a eu lieu un second comité technique lors duquel les techniciens ont apporté des modifications à la rédaction des actions inscrites dans le contrat.
  - Le 1<sup>er</sup> avril 2025 a eu lieu un comité de pilotage en présence des élus ou de ses représentants, lors duquel ils ont émis des avis sur la rédaction du contrat opérationnel de mobilité, en amont de la phase de délibération et de signature.

## **ARTICLE 8. Dispositions générales du contrat opérationnel de mobilité**

Le contrat opérationnel de mobilité est signé pour une durée de quatre ans avec une prise d'effet à partir de la signature de la Région Normandie.

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

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

Toute évolution impactant l'opérationnalité du présent contrat, propre au bassin de mobilité Sud Manche, est discutée avec les signataires et fera l'objet d'un avenant au contrat opérationnel de mobilité, selon les modalités définies dans l'article 14.

## **CHAPITRE 3 – MODALITÉS DE L’ACTION COMMUNE**

### **ARTICLE 9. Enjeux du territoire**

Les EPCI ont exprimé, lors de l’atelier du 24 octobre 2024, leurs besoins en matière de mobilité :

1. Établir une gouvernance entre les signataires du contrat
2. Fluidifier le parcours des voyageurs
3. Favoriser l’intermodalité
4. Favoriser l’usage des transports en commun
5. Encourager la mobilité partagée
6. Promouvoir la mobilité active
7. Améliorer la communication sur les services de mobilité
8. Favoriser l’accès aux soins

### **ARTICLE 10. Principes généraux de l’action commune**

Les porteurs des actions définies à l’article 11 s’engagent à les mettre en œuvre pendant la durée du contrat ou à l’échéance pour laquelle les signataires se mettent d’accord. En cas d’actions portées par plusieurs signataires, ils se coordonnent par le biais d’instances dédiées.

Les porteurs des actions s’appuient sur les contributeurs identifiés à titre indicatif dans l’article 11, ou sur les contributeurs de leur choix.

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

## ARTICLE 11. Actions communes et de coordination

### Pour établir une gouvernance entre les signataires du contrat

#### Action n° 1 : Mettre en place un dispositif de gouvernance organisé et dynamique

*Action portée par : Région Normandie ; Département de la Manche ; CC Granville Terre et Mer ; CA Mont Saint-Michel Normandie ; Villedieu Intercom*

*Contributeur : Syndicat mixte Atoumod*

#### Description de l'action :

Les parties mettent en place un comité de pilotage constitué d'élus ou de représentants désignés par les signataires. Le comité de pilotage se réunit annuellement pour vérifier l'avancement des actions prévues au sein du présent contrat, pour définir des échéances et pour discuter des priorités du territoire. La Région Normandie assume le rôle de coordinateur de cette instance : organisation des séances, animation et suivi.

Les parties mettent en place un comité technique constitué de techniciens en charge des sujets de mobilité ou de représentants désignés par les signataires. Le comité technique se réunit deux fois par an, afin d'organiser la mise en œuvre des actions prévues au sein du présent contrat, selon les priorités définies par le comité de pilotage. La Région Normandie assume le rôle de coordinateur de cette instance : organisation des séances, animation et suivi.

Les parties instaurent également un « club COpM », au sein duquel les techniciens en charge des sujets de mobilité ou les représentants désignés par les signataires échangent, se coordonnent et partagent leur expérience en matière de mobilité pendant toute la durée du contrat.

À cet effet, la Région Normandie met en place une plateforme en ligne de partage de documents et d'informations (type SharePoint), que les signataires s'engagent à alimenter et à mettre à jour.

#### Indicateur d'avancement :

25% - Mise à disposition de la plateforme de partage de documents

50% - Définition du calendrier des réunions, invitations lancées aux interlocuteurs définis durant toute la durée du contrat et réalisation des réunions prévues - suivi des échanges

100% - Plateforme en ligne partagée bien alimentée par les documents liés aux instances et autres documents ressources utiles

## Pour fluidifier le parcours des voyageurs / pour favoriser l'intermodalité

### Action n° 2 : Élaborer un schéma des aires multimodales (dont covoiturage) hiérarchisé et cohérent à l'échelle du bassin

Action portée par : CC Granville Terre et Mer ; CA Mont Saint-Michel Normandie ; Villedieu Intercom

Contributeurs : Région Normandie ; Département de la Manche ; SNCF Gares & Connexions

#### Description de l'action :

Les EPCI, avec l'appui du Département, élaborent un schéma des aires multimodales (dont covoiturage) hiérarchisé à l'échelle du bassin.

Chaque EPCI recense les aires (services et infrastructures de voirie) existantes sur son territoire. En coordination avec le Département, ils définissent les besoins en matière de nouvelles aires multimodales / covoiturage à créer, en hiérarchisant le niveau de services associés selon les emplacements choisis

Exemples de services associés selon catégorisation de l'aire multimodale : espaces de stationnements dédiés au covoiturage, des stationnements sécurisés pour vélos, parking relais, arrêt de bus et de cars, des bornes de recharge électriques pour véhicule et pour VAE, des zones de dépose-minute, des consignes sécurisées et bornes de réparation pour vélo.

Dans le cadre de l'établissement de nouvelles aires multimodales, les parties veillent à adopter une signalétique adaptée, harmonisée et à mettre en œuvre des équipements favorables aux diverses pratiques.

#### Indicateur d'avancement :

25% - Recensement des aires existantes et analyse des besoins

50% - Validation des principes d'aménagement et harmonisation de la signalétique

100% - Définition du schéma des aires multimodales

## **Pour fluidifier le parcours des voyageurs / pour favoriser l'intermodalité**

### **Action n° 3 : Prioriser et définir l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux en gare**

*Action portée par : CC Granville Terre et Mer ; CA Mont Saint-Michel Normandie ; Villedieu Intercom*

*Contributeurs : SNCF Gares & Connexions ; Région Normandie ; Département de la Manche*

#### **Description de l'action :**

Les EPCI travaillent en coordination avec la Région et avec SNCF Gares & Connexions pour aménager les abords des gares en vue de les transformer en pôles d'échanges multimodaux.

Les EPCI et la Région réfléchissent à l'enjeu de maillage territorial et à la hiérarchisation des gares, des rôles à donner à chaque gare du bassin afin de prioriser les aménagements des abords des gares en pôle d'échanges multimodal.

Avec l'appui des gestionnaires de voirie et les communes concernées, chaque EPCI travaille en coordination avec SNCF Gares & Connexions pour étudier et planifier les futurs aménagements à prévoir pour sa(ses) gare(s).

A la date de signature du COpM les EPCI peuvent bénéficier du dispositif de financement régional dédié à l'aménagement des pôles d'échanges ferroviaires sous condition que le projet soit inscrit dans un contrat de territoire et soit cohérent avec le Plan Gare de la Région. En complément, les EPCI peuvent obtenir une aide du FEDER (Fonds Européen) au travers d'une demande formulée à la Région, l'autorité de gestion.

A la demande du maître d'ouvrage, la Région peut participer aux réunions organisées avec l'ensemble des parties prenantes afin d'accompagner et de faciliter la mise en œuvre du projet.

#### **Indicateur d'avancement :**

25% - Hiérarchisation et priorisation des gares pour l'aménagement de PEM

50% - Définition des besoins de chaque PEM et concertation avec les acteurs impliqués

75% - Lancement des études et élaboration des plans d'aménagement des PEM définis selon la priorisation

100% - Validation des financements et planification de la mise en œuvre des aménagements

## **Pour favoriser l'usage des transports en commun**

### **Action n° 4 : Développer l'usage du train et le report modal vers les gares du bassin de mobilité**

*Action portée par : CC Granville Terre et Mer ; CA Mont Saint Michel Normandie ; Villedieu Intercom ; Région Normandie*

Contributeurs : SNCF Gares & Connexions ; opérateurs des services de transport

#### **Description de l'action :**

Les EPCI se coordonnent pour clarifier leurs besoins et pour formaliser des propositions communes concernant la desserte de transport ferroviaire sur le territoire et en lien avec les territoires voisins.

Les EPCI participent aux instances de concertation tenues par la Région Normandie, notamment les conférences d'axes, pour disposer d'éléments d'actualité sur le transport régional sur les segments Paris - Granville et Caen - Rennes, et aussi pour exprimer leurs besoins et leurs attentes.

La Région Normandie intègre les besoins exprimés par les EPCI dans le cadre du processus de définition de l'offre régionale de transport ferroviaire. L'évaluation du besoin peut conduire au développement de l'offre ferroviaire, sous réserve de sa faisabilité technique, opérationnelle et financière.

Les autorités organisatrices coordonnent les horaires des lignes de transport urbain et interurbain par rapport aux horaires de l'offre ferroviaire régionale, afin de garantir des correspondances optimisées.

#### **Indicateur d'avancement :**

25% - Identification des besoins de coordination par chaque autorité organisatrice

50% - Concertation des EPCI et élaboration, le cas échéant, de propositions communes

100% - Partage des propositions communes dans le cadre des instances de concertation et de planification régionale

## **Pour favoriser l'usage des transports en commun**

### **Action n° 5 : Améliorer et coordonner les offres du transport collectif routier à l'échelle du bassin de mobilité**

*Action portée par : CC Granville Terre et Mer ; CA Mont Saint Michel Normandie ; Villedieu intercom ; Région Normandie*

*Contributeur : Syndicat mixte Atoumod*

#### **Description de l'action :**

Les EPCI se coordonnent pour recenser et hiérarchiser leurs besoins et pour formaliser des propositions communes concernant la desserte de transport routier sur le territoire.

Les autorités organisatrices de la mobilité recherchent la coordination des horaires entre les différents services en vue de faciliter la mobilité des administrés et des visiteurs.

La Région Normandie intègre les besoins exprimés par les EPCI dans le cadre du processus de définition de l'offre régionale de transport routier. Cette prise en compte s'effectue sous réserve de leur faisabilité technique, opérationnelle et financière.

#### **Indicateur d'avancement :**

25% - Identification des besoins de chaque autorité organisatrice

50% - Concertation des EPCI et élaboration, le cas échéant, de propositions communes

100% - Partage des propositions communes avec les interlocuteurs responsables de la planification régionale

## **Pour favoriser l'usage des transports en commun**

### **Action n° 6 : Mener une réflexion sur le déploiement du transport à la demande sur l'ensemble du bassin**

*Action portée par : CC Granville Terre et Mer ; CA Mont Saint Michel Normandie ; Villedieu Intercom*

*Contributeur : Région Normandie*

#### **Description de l'action :**

La Communauté de communes de Granville Terre et Mer s'engage à partager son expérience sur la mise en œuvre et la gestion du transport à la demande au sein de l'EPCI

Les EPCI réfléchissent à la pertinence d'un déploiement éventuel à l'échelle du bassin de mobilité.

La Région exerce à ce titre un rôle consultatif et, s'agissant de liaisons inter-EPCI, émet un avis technique.

#### **Indicateur d'avancement :**

25% - Partage d'expérience et recueil des enseignements

50% - Analyse de la pertinence d'un déploiement à l'échelle du bassin

100% - Prise de décision et planification, le cas échéant, des prochaines étapes

## **Pour encourager la mobilité partagée**

### **Action n° 7 : Expérimenter et créer des lignes de covoiturages sur les routes départementales**

*Action portée par : CC Granville Terre et Mer ; CA Mont Saint Michel Normandie ; Villedieu Intercom*

*Contributeur : Département de la Manche*

#### **Description de l'action :**

Les parties identifient les axes prioritaires communs à expérimenter pour le covoiturage à l'échelle du bassin de mobilité en rapport avec les enjeux de déplacements pendulaires entre autres.

La Région exerce à ce titre un rôle consultatif et, s'agissant de liaisons inter-EPCI, émet un avis technique.

Les EPCI réfléchissent collectivement à l'adoption éventuelle d'un opérateur commun pour le covoiturage à l'échelle du bassin de mobilité.

#### **Indicateur d'avancement :**

25% - Analyse des besoins et identification des axes prioritaires

50% - Concertation avec les parties prenantes et définition des modalités d'expérimentation

100% - Lancement, le cas échéant, des premières lignes de covoiturage en phase expérimentale

## Pour encourager la mobilité partagée

### Action n° 8 : Évaluer l'utilisation d'un service d'autostop organisé sur un EPCI et, en fonction, l'expérimenter à l'échelle du bassin

Action portée par : CC Granville Terre et Mer ; CA Mont Saint Michel Normandie ; Villedieu Intercom

Contributeurs : Syndicat mixte Atoumod ; Région Normandie

#### Description de l'action :

La CA Mont Saint-Michel Normandie ayant mis en place un service d'autostop organisé en expérimentation sur une partie de son territoire partage son expérience aux autres EPCI ; selon son retour d'expérience, les EPCI étudient une éventuelle étendue d'un service similaire à l'échelle du bassin de mobilité.

L'évaluation interne du service permettra d'enrichir le retour d'expérience auprès des AOM du bassin de mobilité.

Le cas échéant, les EPCI privilégient une présence stratégique sur les territoires ruraux et peu denses.

Les EPCI informent la Région Normandie des projets en cours ou envisagés sur les services d'autostop organisé.

Le Syndicat mixte Atoumod peut jouer un rôle de contributeur en renseignant l'existence de ce service au sein de son application.

#### Indicateur d'avancement :

50% - Partage des retours d'expérience des EPCI ayant déjà mis en place un service

75% - Analyse des opportunités d'extension du service

100% - Le cas échéant, expérimentation d'une mise en place du service et planification

## Pour promouvoir la mobilité active

### Action n° 9 : Articuler les schémas cyclables

Action portée par : CC Granville Terre et Mer ; CA Mont Saint Michel Normandie ; Villedieu Intercom ; Département de la Manche

Contributeur : Région Normandie

#### Description de l'action :

Les EPCI et le Département de la Manche recensent les axes cyclables reliant les différents EPCI. Les parties partagent leurs données géographiques, le cas échéant, via leurs systèmes d'information.

Les EPCI et le Département assurent la coordination nécessaire des projets cyclables en cours dans le territoire, afin de :

- garantir la continuité des itinéraires cyclables,
- harmoniser la signalétique sur les itinéraires cyclables à l'échelle du bassin Sud Manche,
- relier les pôles de mobilité du bassin entre eux (centralité),
- assurer la cohérence avec le schéma régional des véloroutes.

Les EPCI peuvent profiter de l'appui financier de la Région dans cette démarche.

#### Indicateur d'avancement :

25% - Recensement des axes cyclables existants et partage des données (mise en commun des SIG)

50% - Coordination des projets cyclables et définition des priorités

100% - Intégration et partage des schémas directeurs cyclables des EPCI

**Pour améliorer la communication sur les services de mobilité / pour fluidifier le parcours voyageur**

**Action n° 10 : Valoriser et diffuser le calculateur d'itinéraires du Syndicat mixte Atoumod**

*Action portée par : Syndicat mixte Atoumod ; CC Granville Terre et Mer ; CA Mont Saint-Michel Normandie ; Villedieu Intercom*

**Description de l'action :**

Le Syndicat mixte Atoumod accompagne les EPCI dans la mise en place de son calculateur d'itinéraires. Celui-ci prend la forme d'un widget personnalisable à intégrer rapidement et facilement. Il s'agit d'un « morceau » du site atoumod.fr (calcul d'itinéraire, autour de moi ou recherche d'horaires) intégrable sur tout type de site internet.

Ce service vise à faciliter les déplacements des usagers et de leurs faire bénéficier d'une solution reconnue et ergonomique sur la base des données du système d'information multimodale d'Atoumod.

Le référentiel de données sur lequel s'appuie le calculateur d'itinéraires peut sous certaines conditions intégrer des données extérieures (ex : POI du territoire absents). Dans ce cadre, les EPCI travailleront avec Atoumod quant à l'uniformisation du format des données relatives à leurs services de mobilité, en vue de favoriser leur utilisation par l'outil développé par le Syndicat mixte.

Le SM Atoumod réalise des actions de valorisation et de communication en faveur de cet outil, afin de faire bénéficier le plus grand nombre d'usagers.

**Indicateur d'avancement :**

25% - Définition et planification des étapes en coordination avec le SM Atoumod

50% - Uniformisation des données des EPCI

100% - Mise en œuvre des actions de valorisation et de diffusion du calculateur

## Pour favoriser l'accès aux soins

### Action n° 11 : Mener une réflexion pouvant aller jusqu'à l'expérimentation de nouveaux services, afin de favoriser l'accès aux soins sur le territoire du sud Manche

Action portée par : CC Granville Terre et Mer ; CA Mont Saint-Michel Normandie ; Villedieu Intercom

Contributeur : PETR (dans le cadre de l'étude « Mobilité en santé et mobilité pour la santé » de 2025)

Avis consultatif : Région Normandie

#### Description de l'action :

Avec la contribution du PETR (dans le cadre de l'étude « Mobilité en santé et mobilité pour la santé » de 2025), les EPCI choisissent de prioriser deux actions, l'une en faveur de l'amélioration de l'accès aux lieux de soins (PSLA, hôpitaux et HTES), et l'autre pour réduire les déplacements sur le territoire du Sud Manche. Il s'agit de mener une réflexion entre acteurs, pouvant aller jusqu'à l'expérimentation :

- d'un service de mobilité santé, par exemple avec un transport à la demande spécifique santé ;
- d'un service de démobilité, par exemple avec la mise en place d'un camion médicalisé.

#### Indicateur d'avancement :

25% - Réalisation et validation des deux fiches actions « service de TAD santé » et « service de camion médicalisé »

50% - Réalisation d'un benchmark sur les deux services cibles, et lancement de concertation avec l'ensemble des partenaires à associer à l'échelle du bassin

75% - Définition des besoins et proposition de scénarii

100% - Décision du ou des nouveaux services retenus et, le cas échéant, programmation de leur mise en œuvre

## **CHAPITRE 4 - MODALITÉS D'ANIMATION ET D'ÉVALUATION DU CONTRAT OPÉRATIONNEL DE MOBILITÉ**

### **ARTICLE 12. Animation du contrat**

#### **Comité de pilotage**

Le comité de pilotage est constitué d'élus ou de représentants désignés par les signataires.

Le comité de pilotage se réunit annuellement pour vérifier l'avancement des actions prévues au sein du présent contrat, pour définir des échéances et pour discuter des priorités du territoire. À ce titre, il est demandé au comité de pilotage de s'assurer, en amont de l'instance, que les indicateurs d'avancement des actions soient à jour dans le tableau de suivi mentionné dans l'article 13. Le comité de pilotage poursuit trois objectifs :

1. ordonnancer la mise en œuvre des actions ;
2. suivre l'avancement des actions ;
3. mettre à jour les échéances.

La Région Normandie assume le rôle de coordinateur pour fixer les dates des comités de pilotage.

#### **Comité technique**

Le comité technique constitué de techniciens en charge des sujets de mobilité ou de représentants désignés par les signataires.

Le comité technique se réunit deux fois par an, afin d'organiser la mise en œuvre des actions prévues au sein du présent contrat, selon les priorités définies par le comité de pilotage.

La Région Normandie assume le rôle de coordinateur pour fixer les dates des comités techniques. La tenue du comité technique est organisée par la Région Normandie, de préférence en distanciel.

#### **Pilotage du contrat opérationnel de mobilité**

La mise en place des actions du contrat opérationnel de mobilité est réalisée collectivement par les signataires au regard des engagements pris pour chaque action.

Le pilotage global est réalisé par la Région Normandie.

## **ARTICLE 13. Modalités d'évaluation**

### **Indicateurs d'avancement**

Les actions définies par le présent contrat seront reprises dans un tableau de suivi administré par la Région Normandie. Chaque porteur d'action déclare dans ce tableau le pourcentage d'avancement de chaque action pour laquelle il s'est engagé, dès l'avancement d'une action. En amont du comité technique, du comité régional des partenaires et des comités locaux des partenaires, les signataires s'assurent que les indicateurs d'avancement sont à jour.

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

### **Bilan à mi-parcours**

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

## **CHAPITRE 5 - DISPOSITIONS DIVERSES**

### **ARTICLE 14. Modalités de révision**

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

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

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

### **ARTICLE 15. Reconduction tacite**

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

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

## **CHAPITRE 6 - ENGAGEMENT DES SIGNATAIRES**

### **ARTICLE 16. Mise en œuvre des actions**

Les signataires indiqués en tant que « porteur » d'une action indiquée au chapitre 3 du présent contrat s'engagent à mettre en œuvre ladite action en prenant le rôle de pilote sur leur périmètre, sauf pour les actions expressément indiquées comme étant pilotées sur un périmètre allant au-delà du ressort territorial du pilote. Lorsque plusieurs porteurs sont identifiés pour une même action, ces derniers se coordonnent selon les modalités de leur choix.

### **ARTICLE 17. Engagement de confidentialité**

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

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

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

Cela comprend :

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

### **ARTICLE 18. Communication**

Les parties s'engagent mutuellement à mentionner les signataires du contrat opérationnel de mobilité dans les communications externes qui concernent le contrat opérationnel de mobilité.

## **ARTICLE 19. Contentieux et litiges**

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

En un exemplaire original par signataire :

Pour la Région Normandie,

**Hervé MORIN**

Pour le Département de la Manche,

**Jean MORIN**

Pour la Communauté de communes – Granville Terre et Mer

**Stéphane SORRE**

Pour la Communauté d'agglomération, Mont Saint-Michel Normandie

**David NICOLAS**

Pour la Communauté de Communes Villedieu Intercom

**Charly VARIN**

Pour le syndicat mixte Atoumod,

**Jean-Baptiste GASTINNE**

Pour SNCF Gares & Connexions,

**Céline GODIN**

## ANNEXE I. GLOSSAIRE

<b>Terme</b>	<b>Définition</b>
<b>AOM</b>	<i>Autorité organisatrice de la mobilité</i>
<b>AOMR</b>	<i>Autorité organisatrice de la mobilité régionale</i>
<b>COFIL</b>	<i>Comité de pilotage</i>
<b>COpM</b>	<i>Contrat opérationnel de mobilité</i>
<b>COTECH</b>	<i>Comité technique</i>
<b>EPCI</b>	<i>Établissement public de coopération intercommunale</i>
<b>LOM</b>	<i>Loi d'orientation des mobilités</i>
<b>NOTRe</b>	<i>Nouvelle organisation territoriale de la République</i>
<b>PAMS</b>	<i>Plan d'action pour la mobilité solidaire</i>
<b>PDMS</b>	<i>Plan de mobilité simplifié</i>
<b>PDU</b>	<i>Plan de déplacements urbains</i>
<b>PEM</b>	<i>Pôle d'échange multimodal</i>
<b>SMART</b>	<i>Spécifique, mesurable, acceptable, réaliste et temporellement défini</i>
<b>SRADDET</b>	<i>Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires</i>
<b>ZFE</b>	<i>Zones à faibles émissions</i>

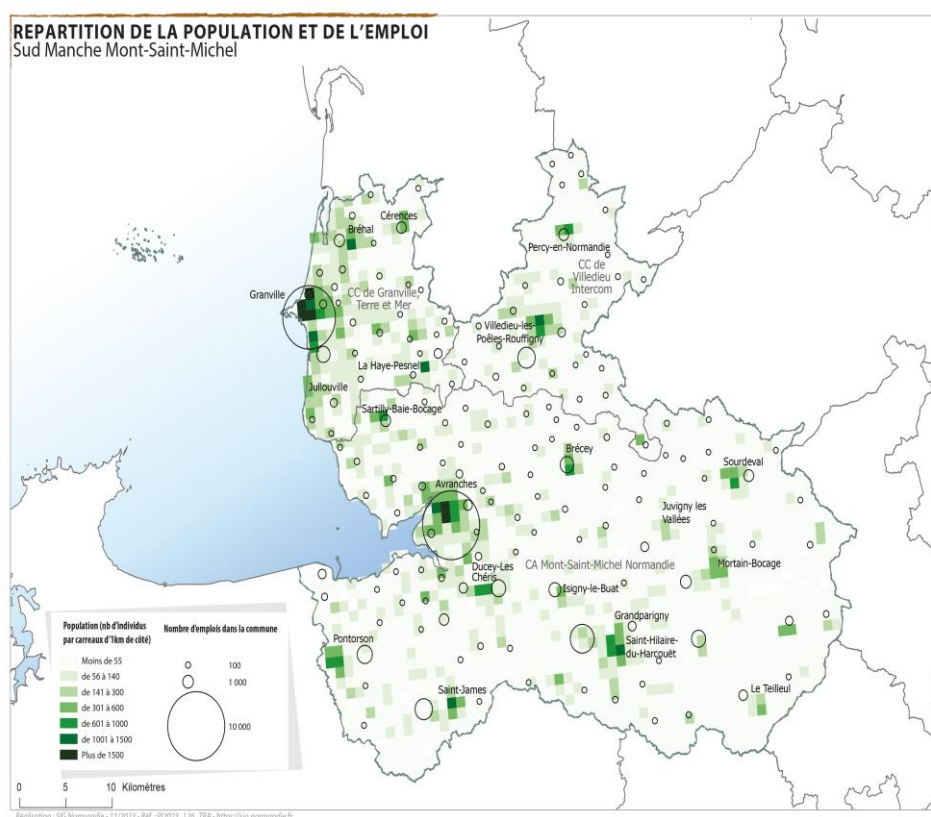
## ANNEXE II – DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE

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

### Caractéristiques géographiques et socio-économiques

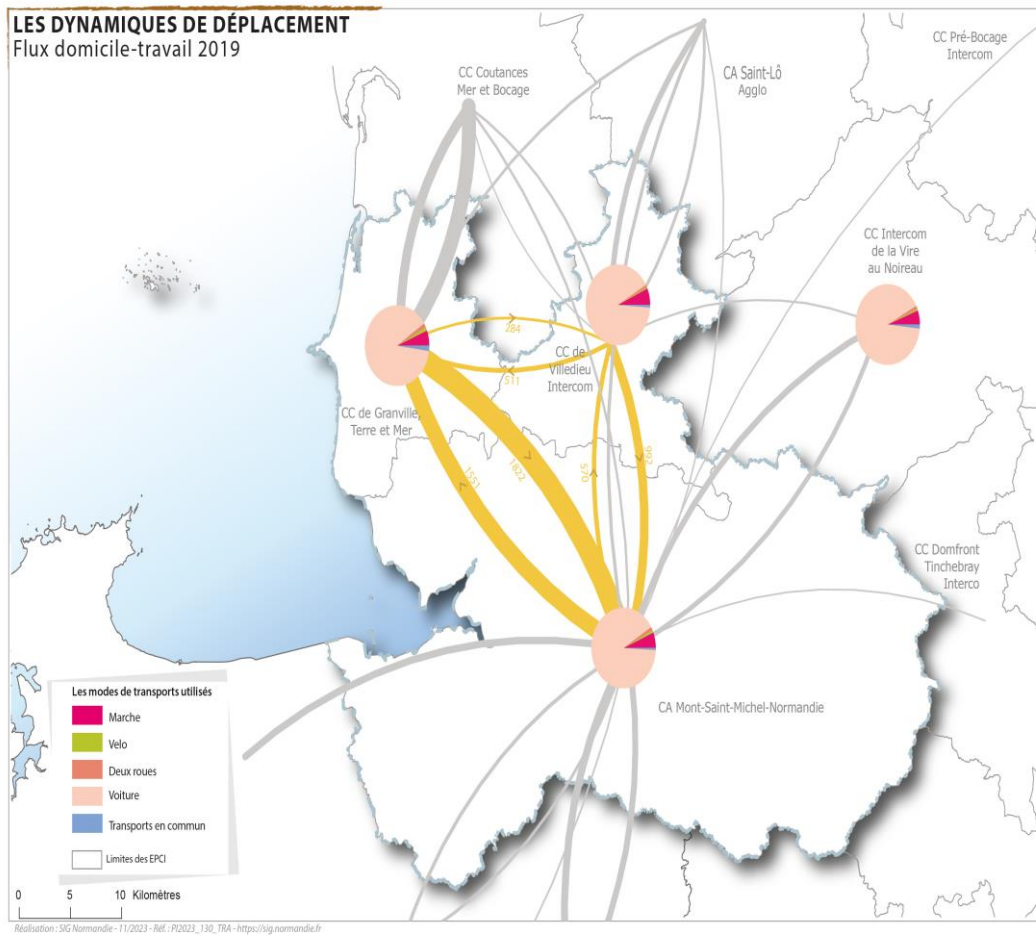
Le bassin de mobilité Sud Manche est un territoire rural, situé dans la Manche, il se compose de 3 Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI).

Par ailleurs, le bassin compte deux territoires dont les plans de mobilité simplifiés (PDMS) sont en cours d'élaboration : CA Mont Saint-Michel Normandie, CC Granville Terre-et-Mer

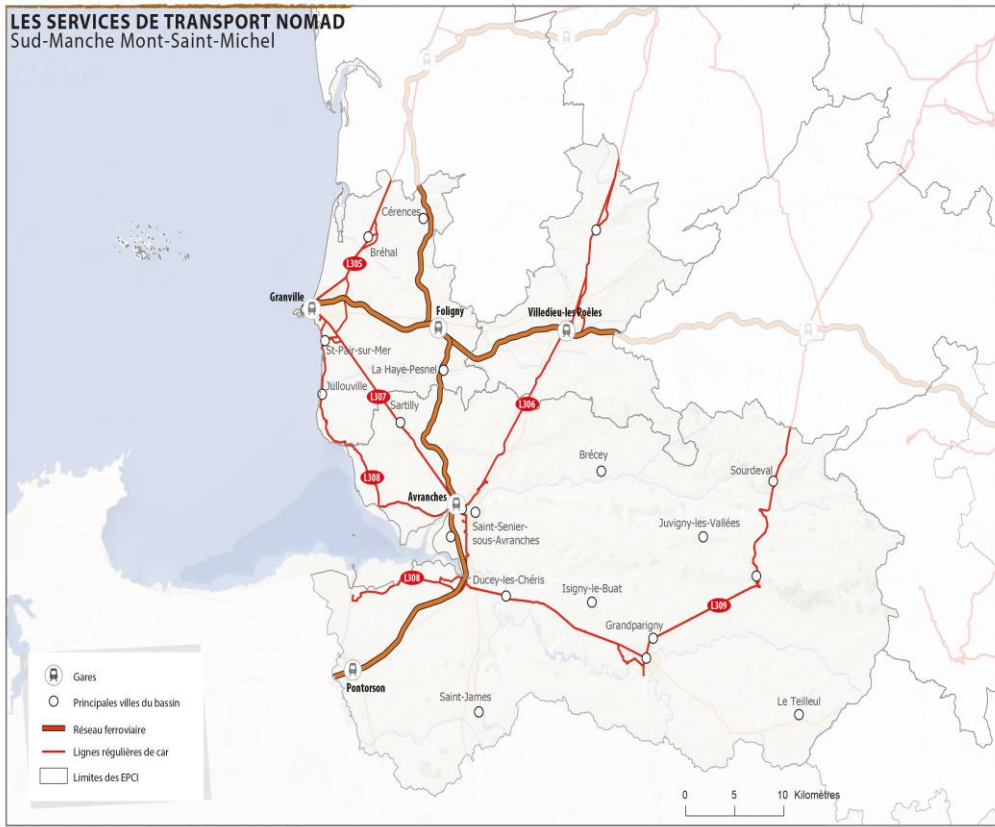


- La population se polarise principalement autour des chefs-lieux des EPCI : Granville, Avranches et Villedieu, le Sud et l'Est du bassin restant très peu dense. Les flux domicile-travail entre Avranches et Granville sont les plus importants du bassin. L'usage des transports en communs et des modes actifs est très faible sur le bassin, en effet, la voiture demeure le principal mode de déplacement.

## Les dynamiques de déplacement



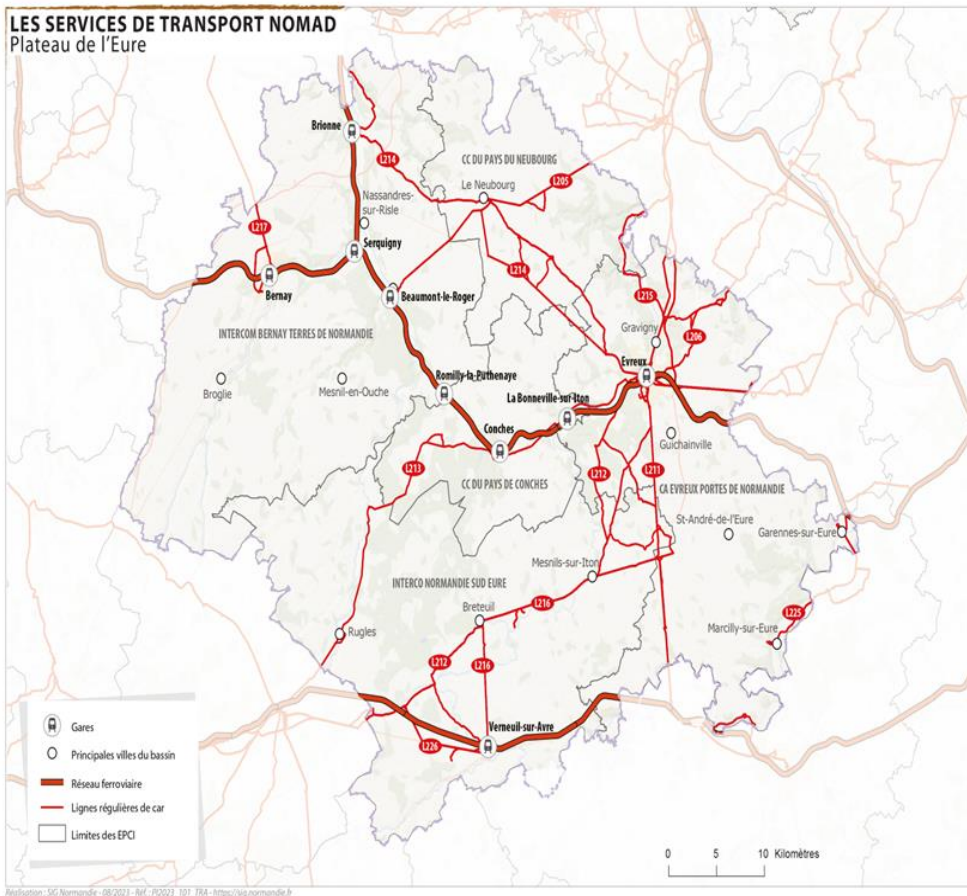
Concernant les déplacements domicile-travail, de nombreux flux internes sont réalisés au sein du bassin, de plus, on constate qu'Avranches, Granville et Villedieu constituent principaux pôles d'attractivité avec le grand nombre de flux domicile - travail. La voiture demeure le mode principal de transport, avec une part modale importante. L'usage des transports en communs et des modes actifs est donc très faible dans les déplacements sur l'ensemble du bassin



Le bassin est traversé par deux lignes ferroviaires, l'axe Caen- Renne et Granville-Paris.

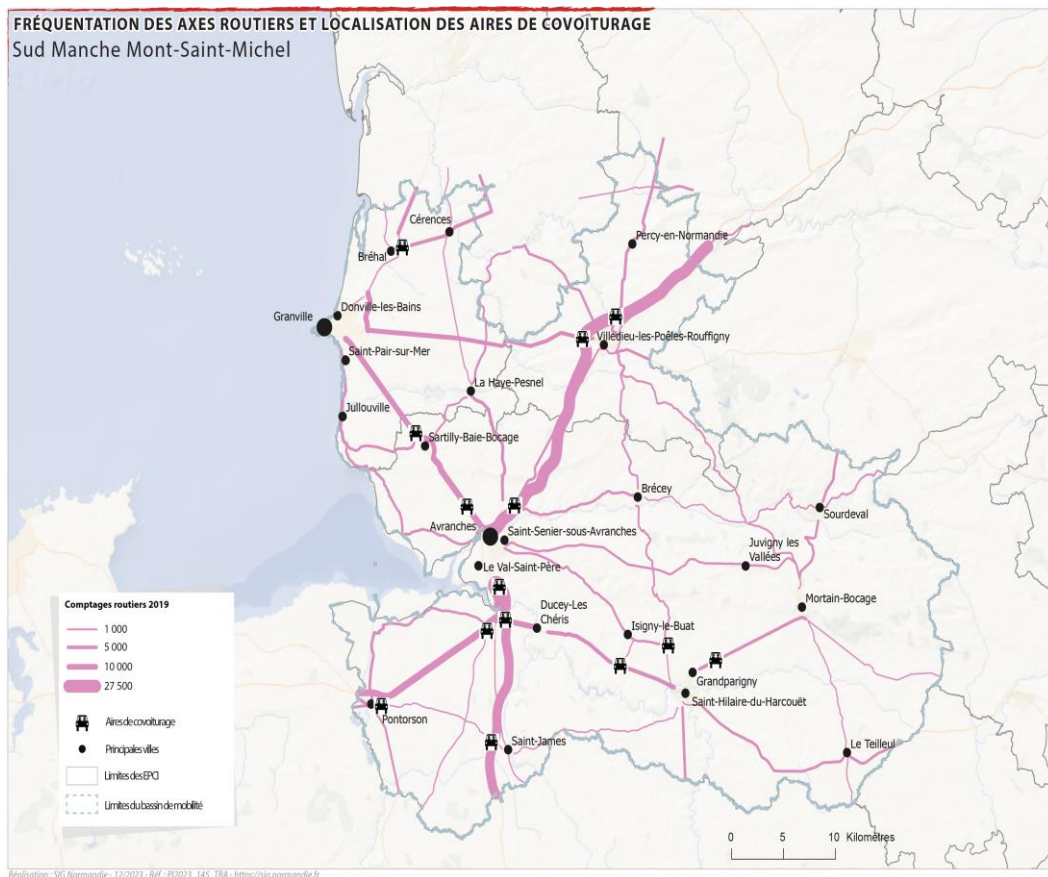
Tous les modes de transports sont présents au sein du bassin à l'exception du transport aéroportuaire. De plus, des pistes cyclables principalement le long du littoral et dans la CA du Mont-Saint -Michel existent.

Le bassin est desservi par des routes départementales et nationales qui constituent le principal moyen de mobilité ainsi que par l'autoroute A84



Le Bassin dispose de plusieurs offres de transport régionale NOMAD :

- **L'offre ferroviaire NOMAD (2 lignes)**
  - Caen - Granville- Rennes
  - Caen - Avranches – Rennes
  - Granville - Paris
  
- **L'offre routière NOMAD (7 lignes)**
  - L311 (Coutances – Granville)
  - L305 (St LÔ – Coutances - Granville)
  - L308 (Granville – Mont-Saint-Michel)
  - L307 (Granville – Avranches)
  - L309 (Vire – Avranches)
  - L306 (St-LÔ - Avranches)



La voiture demeure le principal mode de transport utilisé dans le bassin, les axes Villedieu – Avranches, Granville–Avranches, Val-Saint-Père-Saint James et vers Pontorson sont les plus fréquentés du bassin de mobilité.

Concernant le covoiturage, le bassin dispose plusieurs aires de covoiturages se situant au sein du bassin, notamment autour des pôles d'attractivité. La CA Mont-Saint-Michel dispose d'un important maillage en termes de localisation des aires de covoiturage.