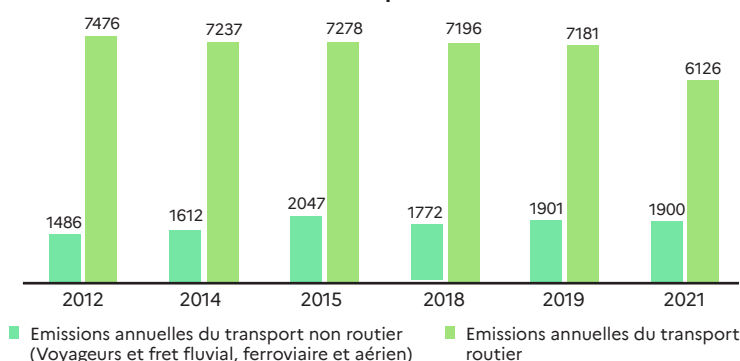


Décarbonation de la mobilité en Normandie

Décarboner les transports et les mobilités

Emissions de gaz à effet de serre en Normandie en tonnes de CO2 ou équivalent

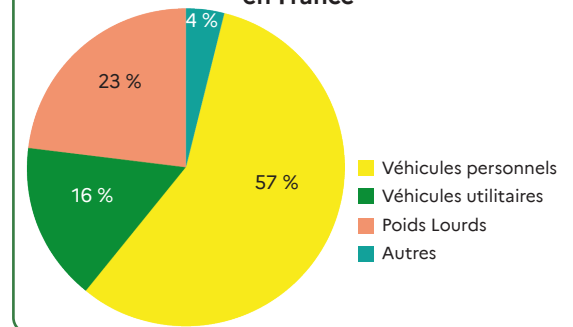


Le CITEPA précise qu'en France, les émissions par voiture particulière baissent grâce aux progrès technologiques, mais l'augmentation du trafic jusqu'en 2019 a limité cette réduction. De plus, les effets positifs sont atténués par le vieillissement des véhicules, leur poids et puissance accrus, et la préférence pour les moteurs à essence, plus émetteurs de CO2.

Sur la période 2012-2021 et sur l'ensemble de la Normandie, on observe **une baisse généralisée** des émissions de gaz à effet de serre du secteur routier.

Cette baisse est accentuée en 2021, année de restriction de déplacement pour raison sanitaire.

Part des émissions du transport routier en France



Source : ORECAN (fret et voyageurs)

Développer le fret décarboné et la multimodalité

Transport de marchandises : part modale pré et post acheminements portuaires de HAROPA Port

Part Massifiée pré/post	Vracs Liquides	dont pipelines	dont rail	dont fleuve	Vracs Solides	dont rail	dont fleuve	Conteneurs	dont rail	dont fleuve
2017	41,8 Mt	90,50 %	2,70 %	1,80 %	8,6 Mt	7,70 %	23,00 %	16 Mt	5,00 %	9,40 %
2018	42,4 Mt	89,70 %	3,10 %	1,90 %	11,5 Mt	7,60 %	27,30 %	16,5 Mt	4,80 %	10,40 %
2019	38,6 Mt	89,40 %	3,40 %	2,20 %	12,1 Mt	8,70 %	29,10 %	15,2 Mt	5,50 %	12,60 %
2020	30,1 Mt	87,30 %	3,90 %	2,90 %	12,3 Mt	7,00 %	27,00 %	13,7 Mt	5,10 %	12,30 %
2021	32,1 Mt	88,60 %	3,90 %	2,90 %	11,8 Mt	9,10 %	27,00 %	15,5 Mt	5,30 %	10,50 %
2022	34,1 Mt	89,00 %	2,80 %	2,90 %	12,8 Mt	7,80 %	26,20 %	15,8 Mt	6,10 %	12,50 %
2023	35,8 Mt	89,90 %	2,80 %	2,10 %	11,3 Mt	9,90 %	26,70 %	14 Mt	6,60 %	13,40 %
2024	34,74 Mt	91,10 %	2,30 %	1,90 %	10,6 Mt	11,10 %	26,10 %	15,1 Mt	7,90 %	12,30 %

Source : Données Haropa

HAROPA Port, regroupement des ports du Havre, de Rouen et de Paris, représente près de la totalité de l'activité portuaire en Normandie avec près de 90 % du transit de vracs. La fluctuation des filières s'explique par une multitude de facteurs : fermeture de raffinerie en région parisienne, mouvements sociaux, guerre en Ukraine, saisons céréalières...

La part modale du transit fluvial tend à la hausse pour les conteneurs. Un projet de chatière au Havre a débuté et a notamment pour objectif de renforcer l'utilisation du transport fluvial.

La part ferroviaire augmente quant à elle pour les vracs solides et conteneurs. Entre 2017 et 2024, la part du transport routier reste majoritaire mais diminue

pour les vracs solides (69 % à 63 %) et les conteneurs (86 % à 80 %).

Environ 6 millions de tonnes de marchandises transitent chaque année par les ports regroupés dans le syndicat mixte Ports de Normandie (Caen-Ouistreham, Cherbourg-en-Cotentin et Dieppe). Ce transport a longtemps été uniquement routier. Depuis juillet 2025, la mise en exploitation de l'autoroute ferroviaire Cherbourg-Mouguerre a permis une reprise du fret ferroviaire à raison de 4 trains par semaine.

Les ports de Fécamp et du Tréport traitent respectivement un peu plus de 215 000 et 300 000 tonnes de marchandises par an, soit environ 1 % du transit de vracs.

Optimiser les déplacements

2025	Population	Autorités organisatrices de la mobilité
Couverture par document de planification de la mobilité	60 %	36 %
Couverture par des contrats opérationnels de mobilité	4 %	25 %

Source : Enquête DREAL et Région Normandie

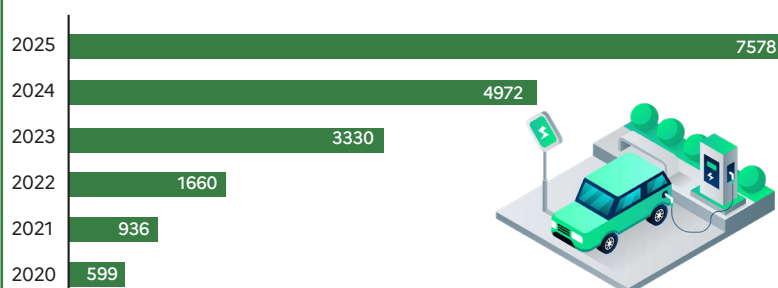
Le plan de mobilité est obligatoire dans les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Aussi, **une part importante de la population est déjà couverte ou le sera prochainement.**

Le plan de mobilité simplifié s'adresse aux AOM non soumises à l'obligation issue de la loi LOM. 16 AOM, correspondant à 16 % de la population régionale, ont déclaré en 2025 être en cours d'élaboration de leur plan.

Les contrats opérationnels de mobilité sont des documents à élaborer entre la Région et les AOM des 12 bassins de mobilité identifiés en Normandie.

Choisir la voiture électrique

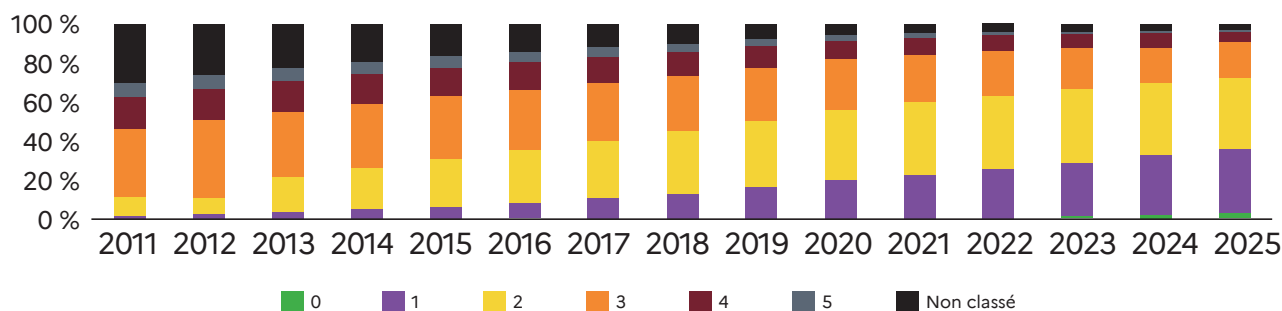
Bornes de recharge pour véhicules électriques en Normandie



Source : Data.gouv.fr

Le nombre de bornes de recharge augmente sur le territoire régional. Mais sa répartition n'est pas homogène, favorisant logiquement les agglomérations urbaines. Néanmoins, **on compte environ 2 bornes pour 1 000 habitants** dans chaque département. Cela correspond à la moyenne nationale. Le déploiement des ces points de charge est cadré par des Schémas Directeurs pour les Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques (SDIRVE) dans chaque département.

Motorisation du parc par type de carburant par vignette crit'air



Source : SDES

La part des véhicules électriques dans le parc augmente très légèrement depuis 2011 puis plus intensément depuis 2021 pour atteindre 2,7 % en Normandie, même part qu'au niveau national.

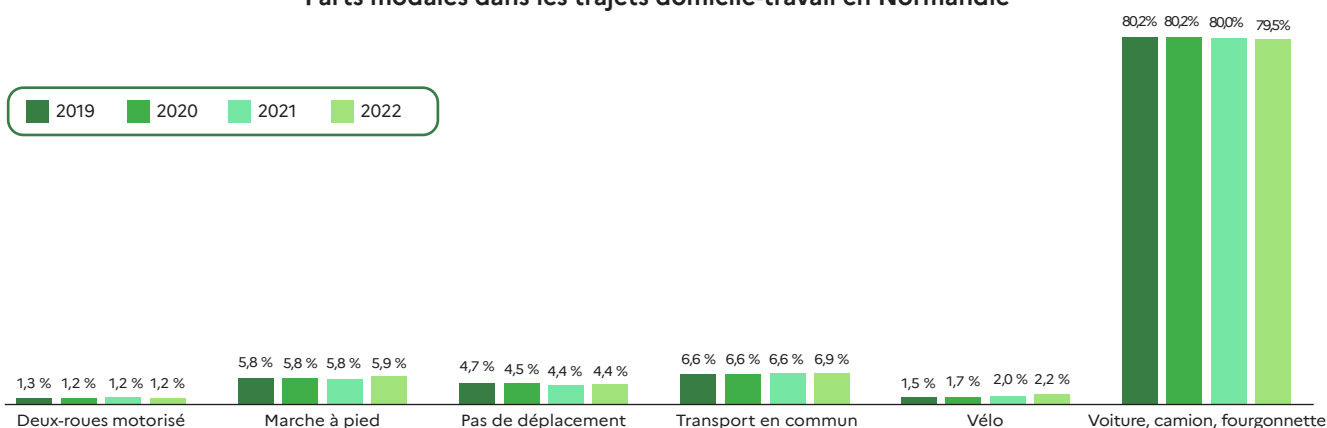
19,9 % des nouvelles immatriculations en 2025 en France sont des véhicules électriques. Cette part a fortement augmenté entre 2019 et 2023 mais pas en 2024.

De 2021 à 2025, au niveau national, les nouvelles immatriculations de véhicules électriques ont augmenté en moyenne d'environ 26 % par an contre une très légère baisse tous véhicules confondus.

Véhicules 100 % électriques et véhicules à hydrogène	
Véhicules gaz et véhicules hybrides rechargeables	
ESSENCE ET ASSIMILÉS	DIESEL ET ASSIMILÉS
EURO 5 et 6 à partir du 1 ^{er} janvier 2011	
EURO 4 Entre le 1 ^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus	EURO 5 et 6 A partir du 1 ^{er} janvier 2011
EURO 2 et 3 Entre le 1 ^{er} janvier 1997 et le 31 décembre 2005 inclus	EURO 4 Entre le 1 ^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus
EURO 1 Entre le 1 ^{er} janvier 2001 et le 31 décembre 2005 inclus	EURO 3 Entre le 1 ^{er} janvier 2001 et le 31 décembre 2005 inclus
EURO 2 Entre le 1 ^{er} juillet 1997 et le 31 décembre 2000 inclus	
EURO 1 ET AVANT Véhicules non classés pour lesquels il n'y a pas de délivrance de vignettes Jusqu'au 31 décembre 1996	

Faciliter le rapport modal

Parts modales dans les trajets domicile-travail en Normandie



Source : Insee

Sur la période observée, seules les parts modales du vélo et de la voiture ont une variation notable (+0,7 % pour le vélo et -0,7 % pour la voiture).

Au niveau national, les analyses du Réseau Vélo et Marche décrivent une augmentation de la fréquentation des itinéraires cyclables de 10% par an entre 2020 et 2022. Les fréquentations se stabilisent ensuite sur la période 2023/2024.

Certains territoires intercommunaux, surtout urbains, échappent cependant à ce phénomène comme Rouen (+12 % de fréquentation des itinéraires cyclables en 2024) ou Le Havre (+4 %). **Cela s'accompagne de légers retraits en zones rurales et périurbaines.**

Concernant les autres modes de transport, des disparités importantes existent notamment sur les transports en commun, privilégiés dans les grandes agglomérations. La marche est un mode fortement représenté dans quelques territoires littoraux autour de Dieppe ou Deauville. Certains territoires ruraux ont quant à eux une part modale de la voiture très importante. Dans le quart des territoires, plus de 90 % des trajets domicile-travail se font en voiture.

Mais ces zones s'orientent parfois vers du transport à la demande ou investissent dans le covoiturage. Par exemple, la Communauté de communes Roumois Seine détient le plus de places en aire de covoiturage par habitant.

Faciliter le report vers les transports en commun

Le transport ferroviaire

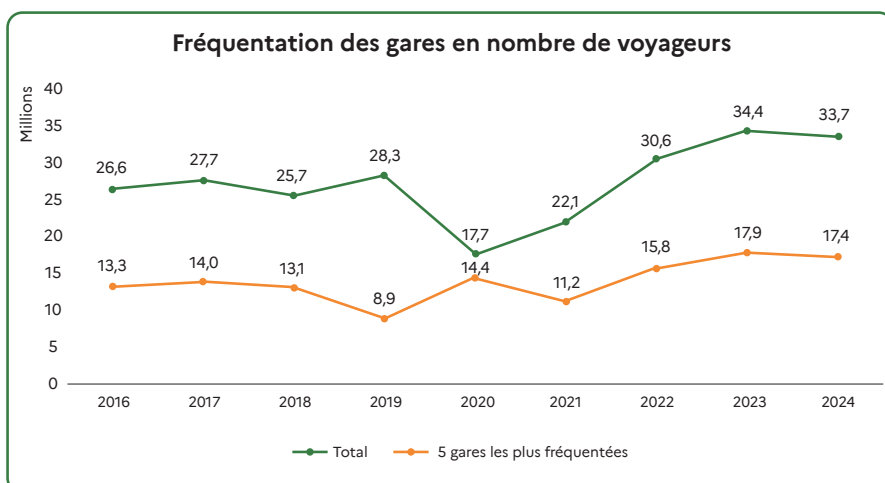
103
gares actives
en 2024

plus de **51 %** des voyageurs
transitent par les 5 gares les
plus fréquentées : Rouen, Caen,
Le Havre, Vernon et Lisieux

Une fréquentation
en baisse de **2 %**
en 2024

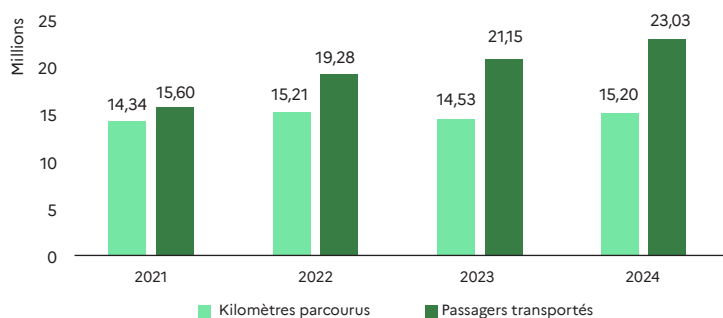
La fréquentation régionale a augmenté de manière importante et plus particulièrement sur la ligne reliant Paris au Havre ainsi qu'à la gare de Caen dont la fréquentation a augmenté de 30% entre 2015 et 2024. Certaines destinations touristiques ont également vu une forte hausse du nombre de voyageurs (Dieppe, Fécamp, Granville, Le Mont-Saint-Michel).

Le trafic reste néanmoins concentrés dans les centres urbains. En effet, 15 % des gares sont fréquentées par 75 % des voyageurs.



Source : SNCF

Offre et fréquentation du réseau TER Normand



Source : Autorité de régulation des transports

Le taux d'occupation des TER Normands était de **41,1 %** en 2024, soit **2,4 points** de plus qu'en 2023

Depuis la reprise de gestion des lignes Intercités Normandes et la crise sanitaire en 2020, **la fréquentation des TER en Normandie s'accroît chaque année**. La proximité des centres urbains Normands avec Paris en font un réseau régional atypique. En effet, les passagers Normands réalisent en moyenne environ 121 km par trajet contre 55 km dans les autres régions. Le taux d'occupation est également le plus élevé parmi les réseaux régionaux.

Le transport collectif urbain

Inter-communalité	Kilomètres parcourus par habitant en transports collectifs (2023)	Evolution 2023/2019	Inter-communalité	Kilomètres parcourus par habitant en transports collectifs (2023)	Evolution 2023/2019
CHERBOURG	25,4	93,3%	BAYEUX	2,9	5,3%
LOUVIERS	30,3	67,5%	FECAMP	6,3	2,3%
HAVRE (LE)	39,8	13,6%	EVREUX	16,3	0,2%
ROUEN	64,9	12,4%	FLERS	8,6	-2,8%
CAEN	44,5	10,0%	ALENCON	15,9	-9,5%
DIEPPE	25,1	8,6%	HONFLEUR	17,6	-23,8%
BERNAY (2022)	6,0	6,3 %	LISIEUX	7,3	-31,6 %

Source : Enquête TCU (2023)

" En moyenne, un habitant d'Évreux parcourt 16,3 km par an en transport collectif. **"**

Un réseau de transports en commun en site propre de **127 km**

i Un système de transport circulant « en site propre » réalise son trajet sur une emprise réservée ou dédiée. Ces transports peuvent être guidés (ferroviaire, par câble ou hybride) ou routiers.

La tendance globale est une hausse des distances parcourues en transports collectifs en zone urbaine. Seuls quelques réseaux n'ont pas réussi à retrouver leur niveau d'avant crise sanitaire.

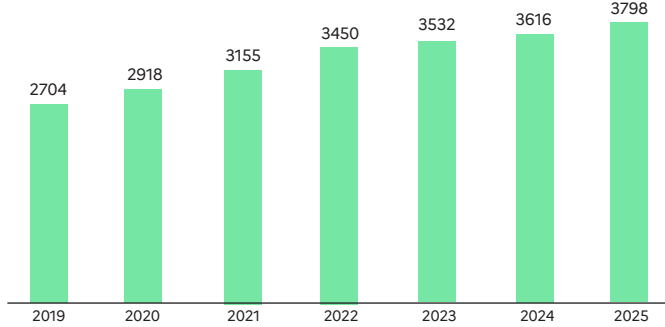
On observe cependant l'impact important de la stratégie de mobilité de l'agglomération de Cherbourg-en-Cotentin qui a déployé un panel de solutions avec sa marque « Cap Cotentin ».

Plus récemment, une nouvelle hausse de la fréquentation des lignes urbaines de bus y a été observée (+44 % entre octobre 2023 et 2024). La SemOp Caux Seine Mobilités, de l'agglomération de Lillebonne, connaît également une forte hausse de fréquentation entre 2022 et 2023 (145 %) notamment du fait du lancement de leur service de transport à la demande.



Faciliter le report vers le vélo

Aménagements cyclables sécurisés (km)



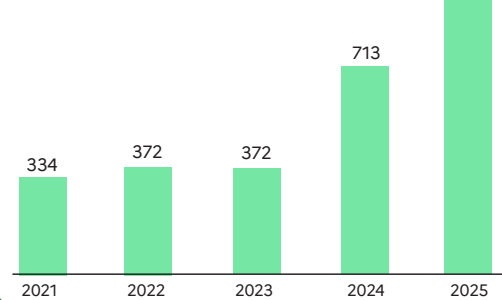
Un système de transport circulant « en site propre » réalise son trajet sur une emprise réservée ou dédiée. Ces transports peuvent être guidés (ferroviaire, par câble ou hybride) ou routiers.

⚠ Précision méthodologique

Les données OpenStreetMap dépendent de la saisie des usagers et ne sont pas exhaustives.

Source : OpenStreetMap

Evolution des stationnements cyclables sécurisés en gare



Source : Réseau Vélo et Marche

Entre janvier 2020 et décembre 2025, les aménagements sécurisés en Normandie ont progressé de 40 % ce qui est légèrement inférieur aux autres régions de France. Cette hausse s'explique par la création de nouveaux aménagements, mais aussi par les travaux financés par la Région et l'Etat visant à mieux géoréférencer les aménagements cyclables. Les véloroutes représentent un linéaire important mais la majorité des aménagements sont concentrés dans les centres urbains.

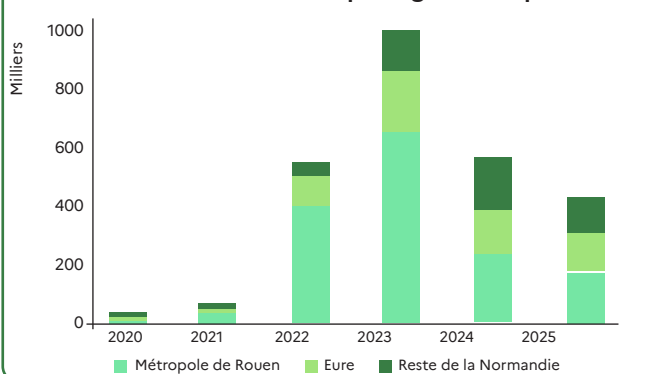


La Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 prévoit que les principales gares doivent se doter de stationnements vélo sécurisés.

En 2025, 78 % des aménagements attendus étaient mis en place notamment grâce au financement de l'État. Les gares de Caen, Rouen et du Havre n'ont pas atteint leurs objectifs mais ont également le plus grand nombre d'infrastructures à installer.

Inciter au covoiturage pour les trajets du quotidien

Evolution du nombre de passagers transportés



Source : Registre de preuve de covoiturage

Les chiffres du covoiturage ont bondi depuis l'avènement des applications de covoiturage du quotidien. Cela a été facilité par la loi LOM qui a permis le versement d'allocations aux utilisateurs par les acteurs publics locaux de la mobilité.

En Normandie, les trajets les plus covoiturés relient la Métropole de Rouen aux villes de Louviers, Val-de-Reuil et Evreux. Le territoire est devenu une des aires urbaines les plus covoiturées de France, facilité par des

Plus de **250 aires** de covoiturage en Normandie pour plus de **5 000 places**

Les aires de covoiturage de Normandie - 2026



incitations financières, l'installation d'aires adaptées mais répondant surtout à une demande élevée. Les baisses observées dans la Métropole de Rouen en 2024 et 2025 sont dues à une baisse des participations publiques et une lutte plus importante contre la fraude.