



Mieux se déplacer : décarbonation de la mobilité en Normandie

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. Le projet de la 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.

Concernant le fret routier, la part des poids lourds électriques ou à hydrogène dans le parc régional reste très marginal (0,15 %) et la dynamique reste faible. Ceux-ci représentent moins d'1 % des ventes en 2024.

Réduire les déplacements

Source : Enquête DREAL et Région Normandie

| 2025 | Population | Autorités organisatrices de la mobilité |
|--|------------|---|
| Couverture par un document de planification de la mobilité | 67 % | 43 % |
| Couverture par des contrats opérationnels de mobilité | 11 % | 9 % |

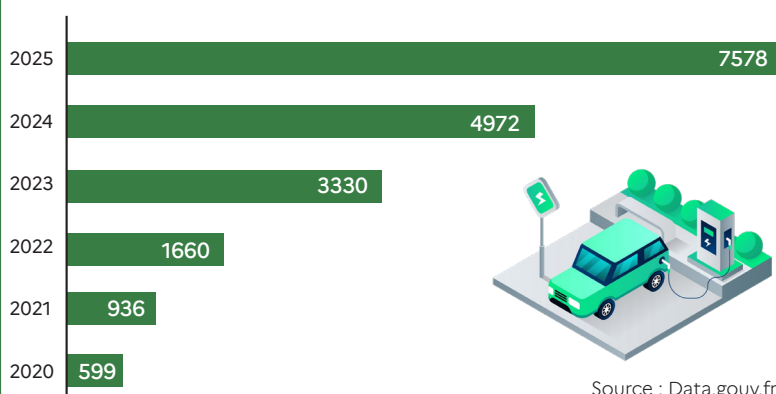
Le plan de mobilité est obligatoire dans [les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité \(AOM\) inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants](#). Aussi, **une part importante de la population est déjà couverte ou le sera prochainement**.

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 introduits par la loi LOM et à élaborer entre la Région et les AOM des 12 bassins de mobilité identifiés en Normandie. À ce jour, la contractualisation est engagée pour environ la moitié des bassins de mobilité notamment celui relatif au bassin « Cœur Vallée de Seine » représentant 17 EPCI soit 1,13M d'hab (1/3 de la population normande).

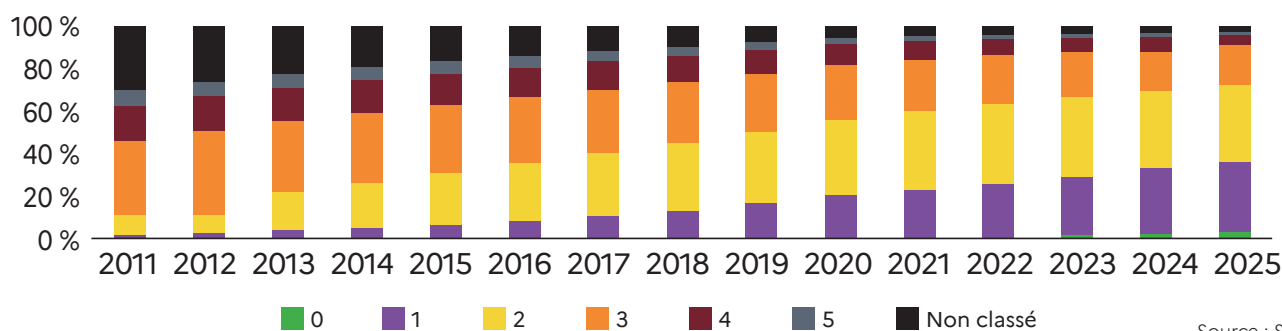
Choisir la voiture électrique

Bornes de recharge pour véhicules électriques en Normandie



Le nombre de bornes de recharge augmente sur le territoire régional. Mais sa répartition n'est pas homogène, favorisant les agglomérations urbaines. Néanmoins, **on compte environ 2 bornes pour 1000 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 en Normandie



Depuis 2011, la part des voitures électriques dans le parc augmente, d'abord très légèrement puis plus intensément depuis 2021 pour atteindre 2,7 % en Normandie en 2025, même part qu'au niveau national.

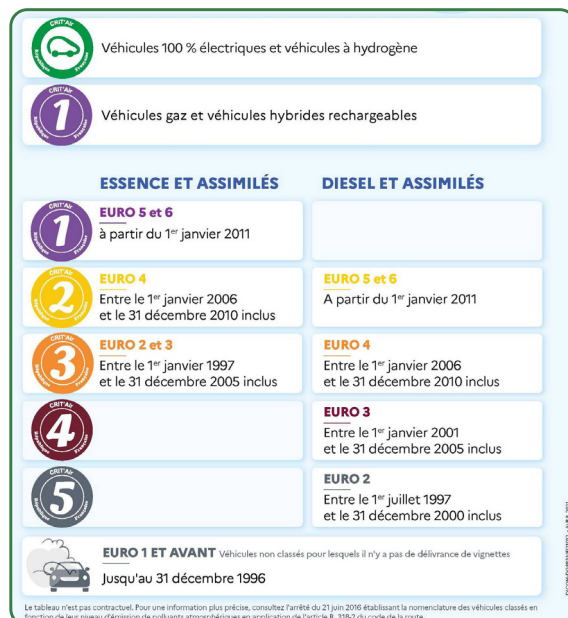
19,9% des nouvelles immatriculations en 2025 en France sont des véhicules électriques. Cette part a fortement augmenté entre 2019 et 2023, ce qui n'est pas le cas en 2024.

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

La progression de ces ventes contribue à la diminution des émissions moyennes de CO2 de l'ensemble véhicules vendus (104g/km en 2022 contre 100g/km en 2024).

Les émissions moyennes des véhicules thermiques et hybrides non rechargeables diminuent également passant de 119g/km en 2022 à 115g/km en 2024.

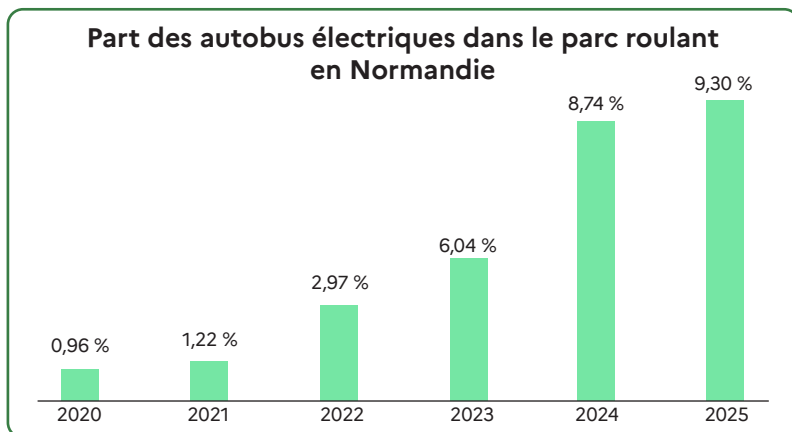
La part des véhicules utilitaires légers (VUL) électriques progresse également atteignant 1,4 % des VUL en 2025 et plus de 4 % des nouvelles immatriculations de ce type de véhicules.



Développer les bus et cars décarbonés

La part des autobus électriques augmente rapidement en Normandie bien que la majorité de ces véhicules soient localisés en Seine-Maritime.

La part des autocars électriques reste très faible avec moins d'1 % de la flotte totale.



Cars interurbains assurés par la Région Normandie

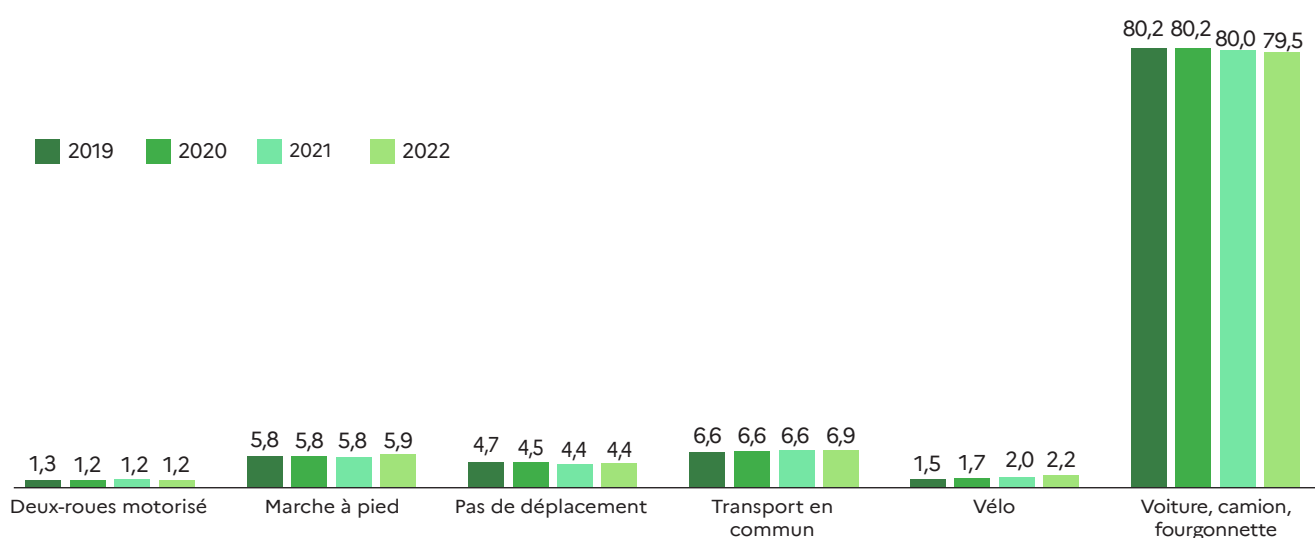
| Année | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|--|--------|--------|--------|--------|
| Nombre total de voyages sur les lignes Nomad (en millions) | 6,03 M | 5,81 M | 5,66 M | 5,63 M |
| dont voyages commerciaux | 3,40 M | 3,25 M | 3,27 M | 3,29 M |
| dont voyages scolaires | 2,63 M | 2,56 M | 2,38 M | 2,35 M |

A noter que concernant le réseau Nomad Car Normandie, le périmètre de compétences de la Région a diminué sur la période à la faveur du périmètre d'intervention des AOM locales.

La diminution des voyages scolaires est directement liée à la démographie scolaire, phénomène qui rend le public concerné chaque année plus diffus sur le territoire.

Faciliter le report 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) dans les déplacements domicile-travail.

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

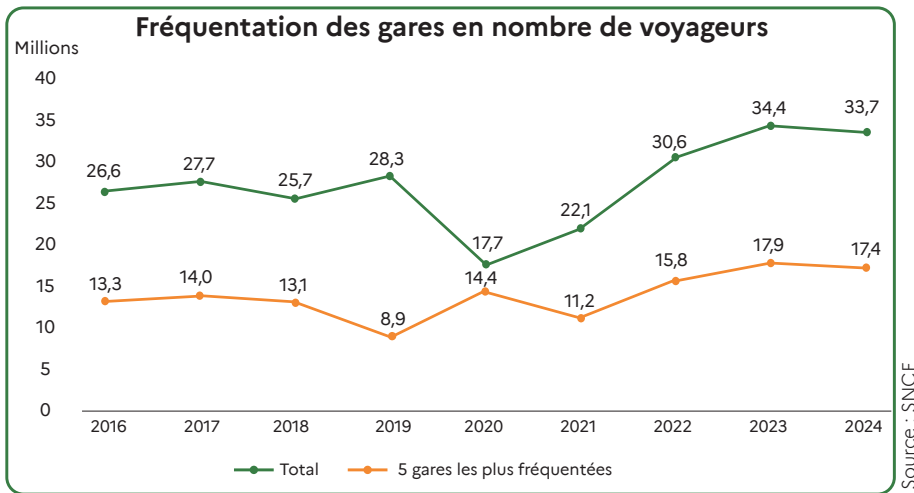
Le transport ferroviaire

94
gares actives

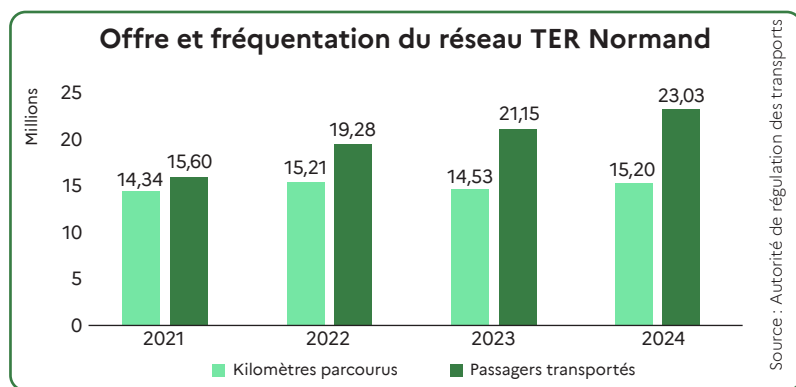
Une fréquentation en baisse de **2 %** en 2024

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

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.



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

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 la 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 ».



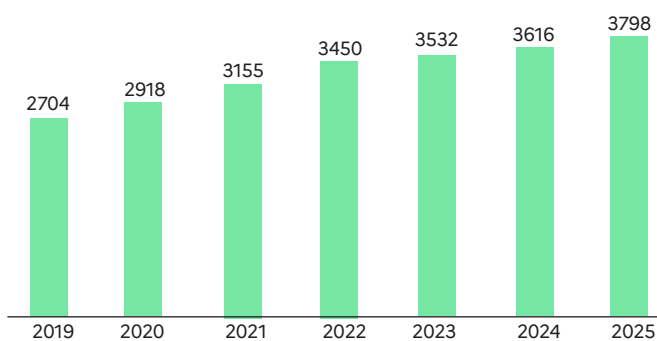
Plus récemment, une nouvelle hausse de la fréquentation des lignes urbaines de bus y a été observée (+44 % entre octobre 2023 et 2024). La SemOp Caux Seine Mobilités, de l'agglomération de Lillebonne, connaît également une forte hausse de fréquentation à l'échelle de l'EPCI entre 2022 et 2023 (145 %)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



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.

Faciliter le report vers le vélo

Aménagements cyclables sécurisés (km)



Source : OpenStreetMap

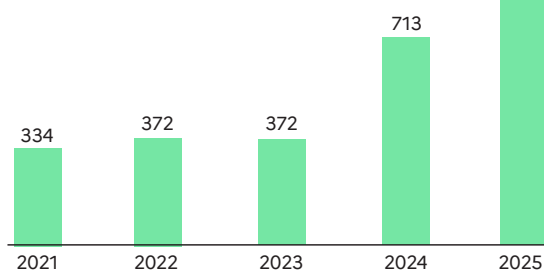


Précision méthodologique

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

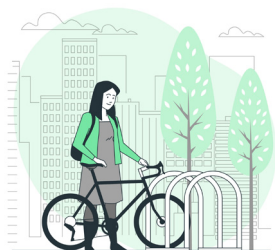
Source : OpenStreetMap

Evolution des stationnement 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.

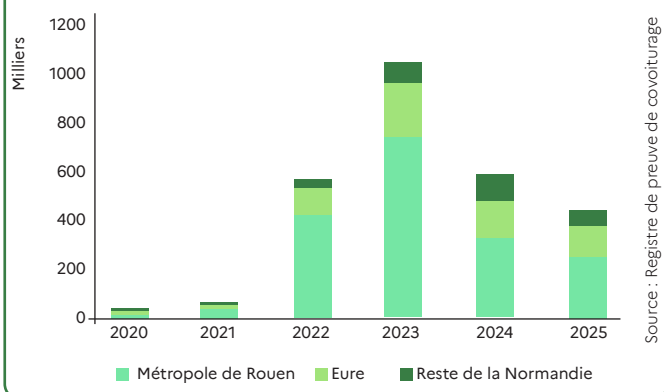


La Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 prévoit que les principales gares doivent se doter de stationnements vélo sécurisés.

Au 1^{er} janvier 2026, 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

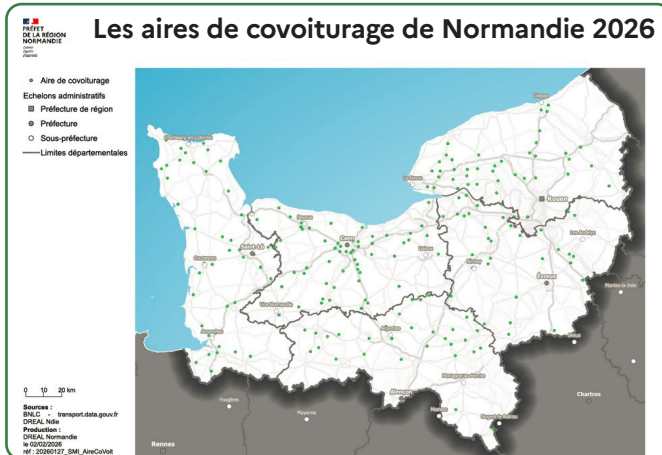


Les chiffres du covoiturage ont fortement augmenté depuis l'avènement des applications de covoiturage du quotidien. Cela a été favorisé par le versement d'allocations aux utilisateurs par les acteurs publics locaux de la mobilité permis par la loi LOM.

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

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

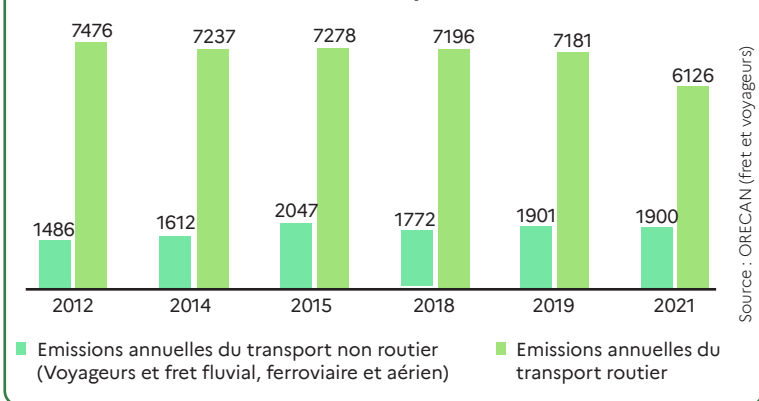
Les aires de covoiturage de Normandie 2026



covoiturées de France, facilité par des incitations financières, l'installation d'aires adaptées et une demande élevée. La baisse du nombre de déplacements effectués en covoiturage en Seine-Maritime en 2024 et 2025 est due à une baisse des participations publiques et une lutte plus importante contre la fraude.

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 (2025)

