

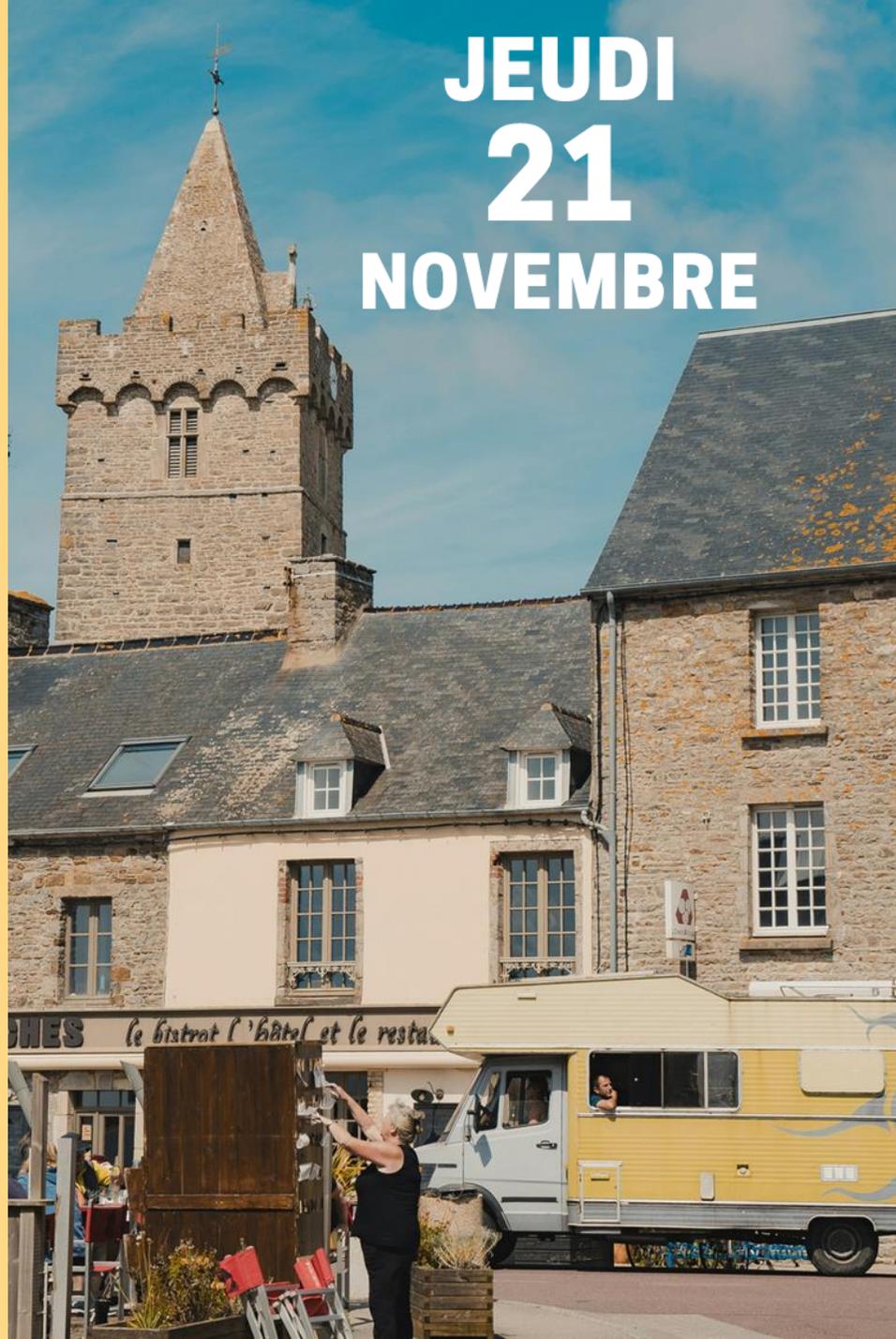


LE FORUM 2024
FRANCE MOBILITÉS NORMANDIE

MOBILITÉS DURABLES EN MILIEU RURAL QUELLES SOLUTIONS ?

MOHO

JEUDI
21
NOVEMBRE



MOBILITÉS DURABLES EN MILIEU RURAL QUELLES SOLUTIONS ?



Le mot d'accueil

Eva MACAIGNE,
Directrice des programmes

Moho

MOMO

MOBILITÉS DURABLES EN MILIEU RURAL QUELLES SOLUTIONS ?



Introduction

Guillaume LEFRANCOIS,
Directeur régional délégué

ADEME_Direction régionale Normandie



MOBILITÉS DURABLES EN MILIEU RURAL QUELLES SOLUTIONS ?



Mobilités : constats et réalités dans les territoires ruraux

Fatima AIT - OUAILAL,
Directrice Région Normandie – Plateforme mobilité

Wimoov

MUHO

Résultats régionaux

Normandie

EN PARTENARIAT AVEC :



Direction générale
des infrastructures
transports et mobilité



Analyse de la Mobilité en Normandie

Cette analyse approfondie de la mobilité en Normandie, basée sur le Baromètre de la Mobilité, offre un aperçu détaillé des forces, faiblesses, opportunités et menaces liées aux déplacements dans la région. Elle met en lumière les défis actuels et les perspectives d'amélioration pour une mobilité plus durable et inclusive.



Atouts de la Mobilité Normande

1 Résilience face à la précarité mobilité

21% de la population normande est confrontée au risque de précarité mobilité, un chiffre proche de la moyenne nationale hors Île-de-France, démontrant une certaine résilience.

2 Accès au covoiturage

Les Normands bénéficient d'un meilleur accès aux aires de covoiturage par rapport à d'autres régions, témoignant de l'adoption de solutions alternatives pour les déplacements quotidiens.

3 Connaissance des tarifs des transports en commun

Une légère avance sur la connaissance des tarifications des transports collectifs indique un public mieux informé, **bien que l'utilisation effective reste inférieure à la moyenne nationale.**



Faiblesses du Système de Mobilité

Dépendance à la voiture

72% des Normands utilisent la voiture comme mode principal de déplacement, **contre seulement 16% pour les transports collectifs**, bien en-dessous de la moyenne nationale de 21%.

Zones blanches de mobilité

Environ **12% de la population régionale n'a pas accès à des solutions de mobilité autres que la voiture**, soulignant le manque d'alternatives dans les zones rurales et périphériques.

Faible intermodalité et coûts élevés

Les pratiques d'intermodalité sont moins fréquentes qu'au niveau national. De plus, **la proportion de personnes dépensant 150 € ou plus par mois en carburant est 4 points supérieure à la moyenne nationale hors Île-de-France.**

Ensemble,
relevons le défi
d'une mobilité rurale
100 % durable !

Les 5 leviers du dispositif :

1 Animation de la
mobilité territoriale

2 Mobilité
alternative

3 Aménagement
du territoire

4 Mobilité
inversée

5 Mobilité solidaire

Le saviez-vous ?

Dans les territoires ruraux :

- 1 demandeur d'emploi sur 2 renonce à un emploi faute de pouvoir s'y rendre
- 86 % des habitant.e-s sont dépendant.e-s de la voiture individuelle
- 50 % des déplacements font moins de 5 km

Opportunités pour l'Avenir de la Mobilité

1

Solutions pour les zones blanches

Développement de services de navettes à la demande, de covoiturage dédié et de véhicules électriques partagés pour améliorer la mobilité des 12% de la population sans alternative à la voiture (exemple de Terr'Moov)

2

Promotion des véhicules à faible émission

Environ **49% des habitants ne connaissent pas le concept de Zone à Faibles Émissions (ZFE)**. Des campagnes d'information ciblées et une simplification des démarches d'accès aux aides pourraient faciliter la transition vers des véhicules plus propres.

3

Amélioration de l'intermodalité

Des politiques visant à accroître l'intermodalité offriraient une alternative crédible à la voiture individuelle, particulièrement dans les zones périurbaines et urbaines mal desservies.

Menaces pour la Mobilité Inclusive

Disparités d'accès

L'absence de transports alternatifs dans les zones blanches renforce l'isolement social et économique, aggravant les inégalités d'accès et le risque de marginalisation.

Transition coûteuse

L'augmentation des coûts de mobilité, liée aux carburants ou à l'adoption de véhicules propres, constitue un risque pour les ménages les plus vulnérables.

Complexité administrative

De nombreux Normands trouvent les démarches pour accéder aux aides trop complexes, ce qui freine la transition vers des solutions de mobilité durable et inclusive.



Enjeux pour les Pouvoirs Publics



1

Développer des solutions pour les zones blanches

Investir dans des infrastructures et des services adaptés, comme des véhicules électriques partagés, pour offrir des alternatives crédibles et réduire la dépendance à la voiture.

2

Améliorer la connaissance des ZFE

Déployer des campagnes pour sensibiliser les citoyens sur l'impact des Zones à Faibles Émissions et simplifier l'accès aux aides.

3

Renforcer l'offre de transports en commun

Augmenter la part d'utilisateurs de transports collectifs de 16% à au moins 21% (moyenne nationale) pour réduire la dépendance à la voiture individuelle (par l'accompagnement des publics et l'animation de l'offre)

**MOBILITÉS
DURABLES
EN MILIEU RURAL
QUELLES SOLUTIONS ?**



**Mobilités : constats et réalités dans les
territoires ruraux**

**Pascale CAUCHY
Jean-Michel CAILLERE
Jean-Luc LECOURT**

Le Secours Catholique



« TERRITOIRES RURAUX : EN PANNE DE MOBILITÉ »

Présentation du rapport
sur la mobilité en milieu
rural

SEPTEMBRE 2024



QUELS SONT NOS CONSTATS ?

1. Des distances de plus en plus longues pour accéder aux besoins essentiels

Les distances à parcourir pour des motifs "contraints" (lieux de travail, d'études, de sociabilité et les différents services essentiels comme l'alimentation et la santé) ne cessent de s'allonger. **En 2019, chaque habitant des territoires ruraux a parcouru au quotidien 33 % de distances de plus que la moyenne des Français.**

2. Quand les transports deviennent source de précarité

Dans ces territoires où les transports en commun sont quasi inexistantes et où les services sont de moins en moins accessibles, ne pas avoir une voiture est un véritable facteur d'exclusion. Or c'est le cas de **10% des ménages ruraux précaires**. Les ménages précaires qui possèdent un véhicule se retrouvent eux aussi piégés par l'augmentation du prix des carburants, car ils n'ont d'autre choix que de se déplacer et leur budget transport devient intenable.

3. Des territoires enclavés de plus en plus pauvres

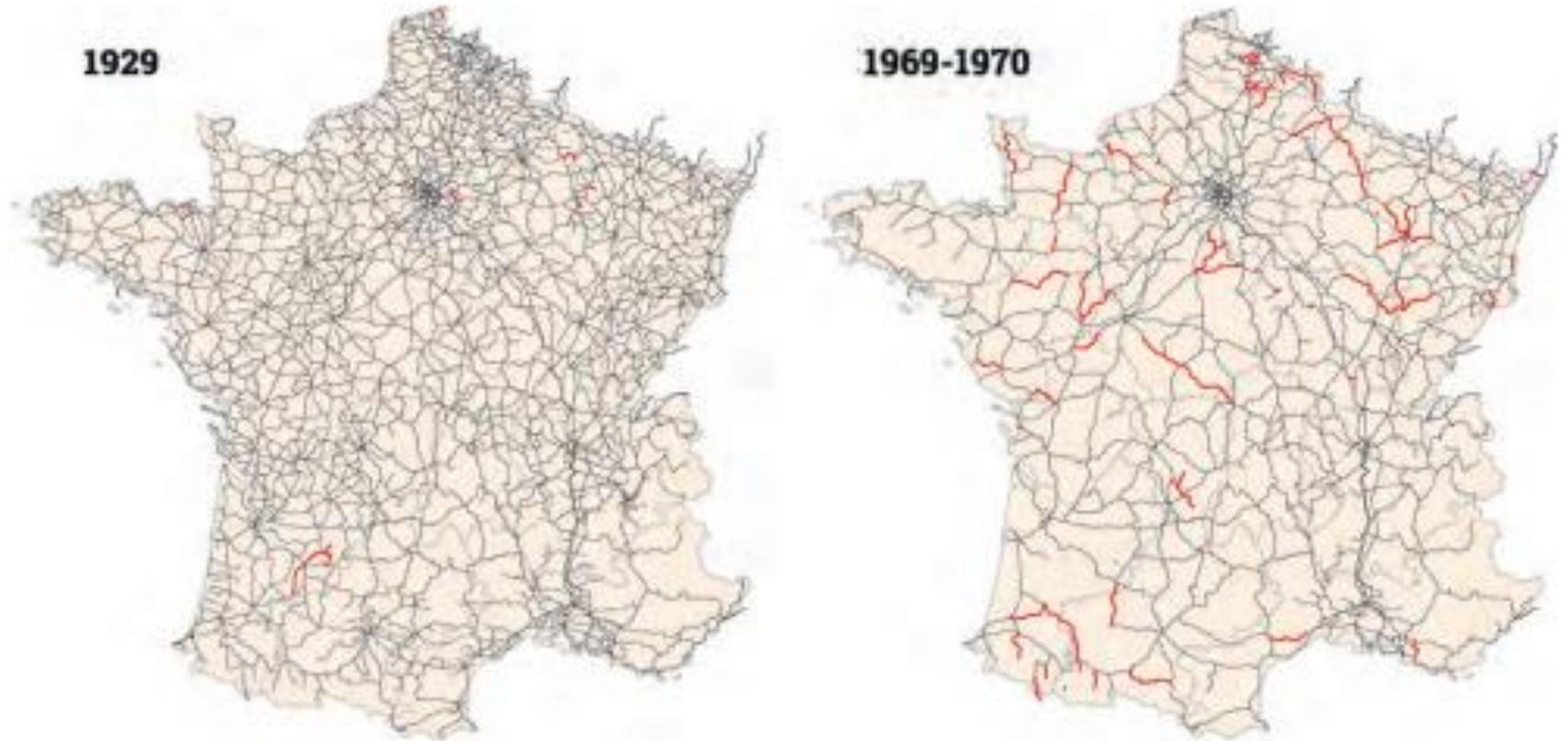
Les territoires ruraux ont été particulièrement touchés par la désindustrialisation et la tertiarisation de l'économie. Les emplois y sont globalement moins qualifiés, moins sécurisants et moins rémunérateurs. Lorsque la population décline et que les services se raréfient, c'est le territoire entier qui s'appauvrit.

→ Pour les habitants les plus modestes, la voiture portant associée à une promesse de liberté se referme comme un piège et devient facteur de précarité.

Cette spirale n'est pas le fruit du hasard :

4. Des choix d'aménagement du territoire favorisant l'hégémonie de la voiture

QUELS SONT
NOS
CONSTATS
?



Source : Antoine Beyer (Geoconfluences), "Grandeur, décadence et possible renouveau du réseau ferroviaire secondaire français", novembre 2021. Données collectées et traitées par Christophe Mimeur (MRTE, Université de Cergy), voir Mimeur, C. et al. (2018), "Revisiting the structuring effect of transportation infrastructure: An empirical approach with the French railway network from 1860 to 1910", *Historical Methods: A Journal of Quantitative and Interdisciplinary History*, 51(2).

QUELS SONT NOS CONSTATS

?

6. Une culture de la voiture au détriment de l'expertise et de l'ingénierie territoriale

Les élus et les techniciens des AOM locales manquent de savoir-faire et d'expertise sur les enjeux d'une mobilité durable et accessible à tous. **L'imaginaire de la voiture est encore très prégnant** chez certains élus ruraux qui ont vécu l'époque où la route était synonyme de désenclavement et de modernisation des territoires.

7. Une absence de ressources pérennes pour la mobilité durable en milieu rural

Contrairement aux territoires urbains, le versement mobilité est peu présent dans les territoires ruraux. On a vu se multiplier des expérimentations pour la mobilité en milieu rural financées sur 2-3 ans par appels à manifestation d'intérêt ou par appels à projets, qui se sont achevées **faute de capitalisation et de pérennisation des financements**.

Il y a quand même des expériences inspirantes !

8. Des solutions de mobilité durable connues mais sous-développées

De nombreux acteurs ont essayé et réussi, malgré les freins existants, à mettre en place des alternatives et des solutions concrètes. Les retours d'expérience montrent le besoin de solutions agiles et légères (vélo, transport à la demande, covoiturage, etc.) articulées autour d'un squelette structurant (train, car express, etc.). **Cependant, ces solutions resteront anecdotiques sans financement pérenne ni réelle coopération.**



Notre vision



Pour le Secours Catholique et ses partenaires, la **responsabilité du politique** est de faire advenir une mobilité inclusive et durable. Quelques **principes essentiels** peuvent servir de boussole dans l'exercice de cette responsabilité :

- Garantir un droit à la mobilité,
- Garantir le respect des limites planétaires,
- Veiller au principe d'équité,
- Rechercher une adaptation des réponses aux territoires.

Notre vision : Soutenir le retour des services de proximité et permettre aux habitants des territoires ruraux de sortir de la dépendance à la voiture individuelle afin de garantir un droit à la mobilité durable pour toutes et tous



Nos propositions

4 LEVIERS DÉCLINÉS EN 11 PROPOSITIONS
POUR UNE MOBILITÉ INCLUSIVE ET DURABLE EN MILIEU RURAL

01

Une planification territoriale juste et équilibrée avec une offre minimale de transports et de services essentiels.

02

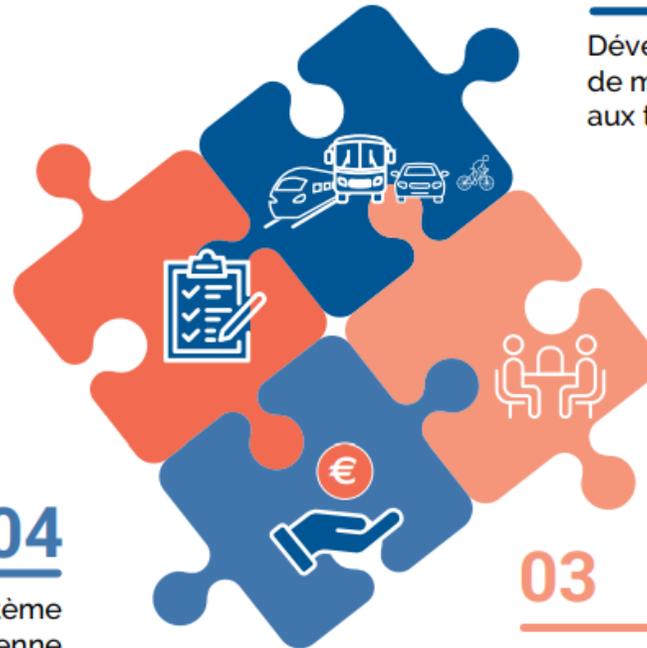
Développer une offre de mobilité adaptée aux territoires ruraux.

04

Mettre en place un système de financement pérenne adapté aux besoins des territoires ruraux.

03

Accompagner le changement de culture vers une mobilité plus inclusive et plus durable.



MOBILITÉS DURABLES EN MILIEU RURAL QUELLES SOLUTIONS ?



Mobilités : constats et réalités dans les territoires ruraux

Hubert LEFEVRE

Président de la section Manche AMRF

Maire de Rauville-la-Bigot

Association des Maires Ruraux de France

MOHO

MOBILITÉS DURABLES EN MILIEU RURAL QUELLES SOLUTIONS ?



Table ronde : vers un panel de solutions de mobilités

Marion BRETHÉREAU_CC des Collines du Perche Normand

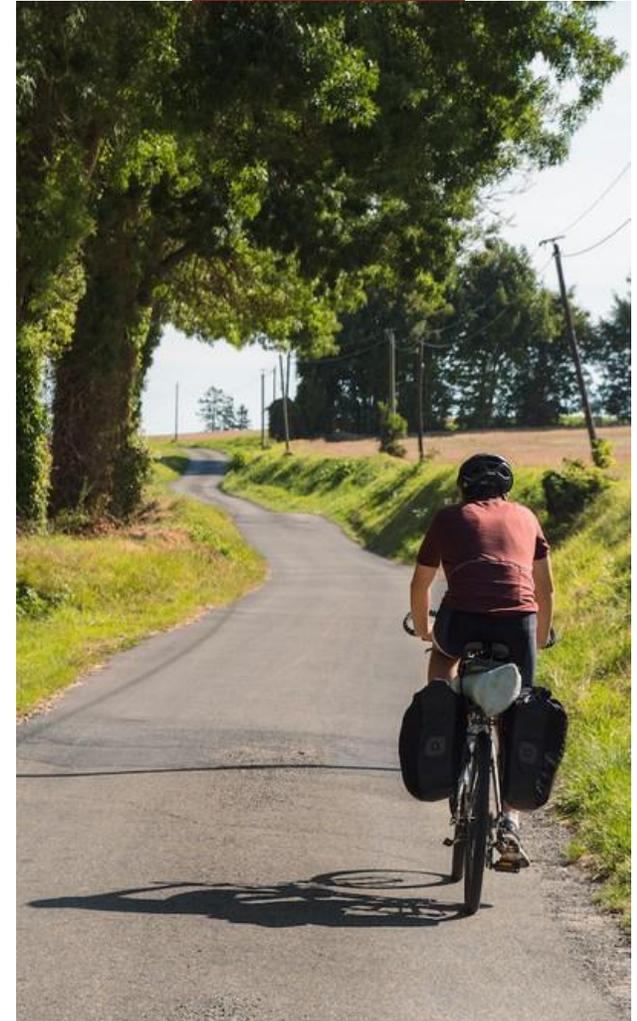
Abdelfattah TELLATI_Cerema

Mathieu PHILIPPOT_CA du Cotentin

Laurent EISENMAN_SNCF Tech4Mobility

21 Novembre 2024

MOBILITÉS DURABLES EN MILIEU RURAL QUELLES SOLUTIONS ?



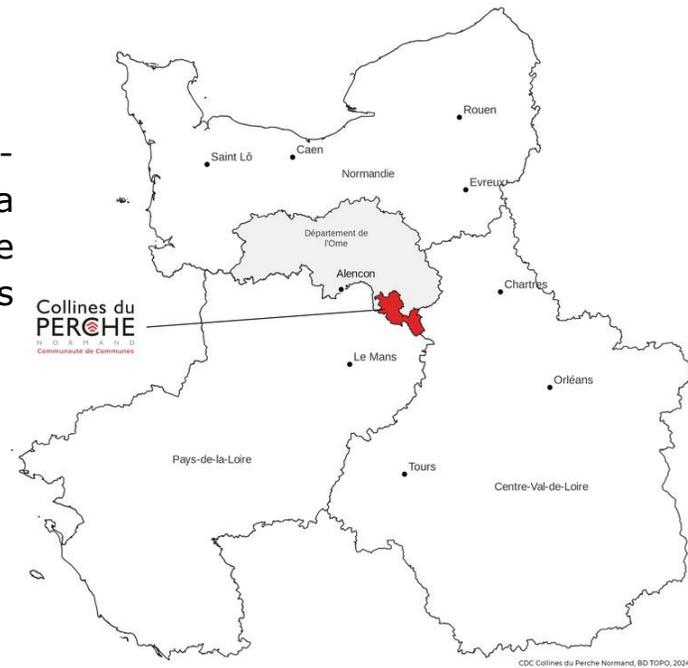
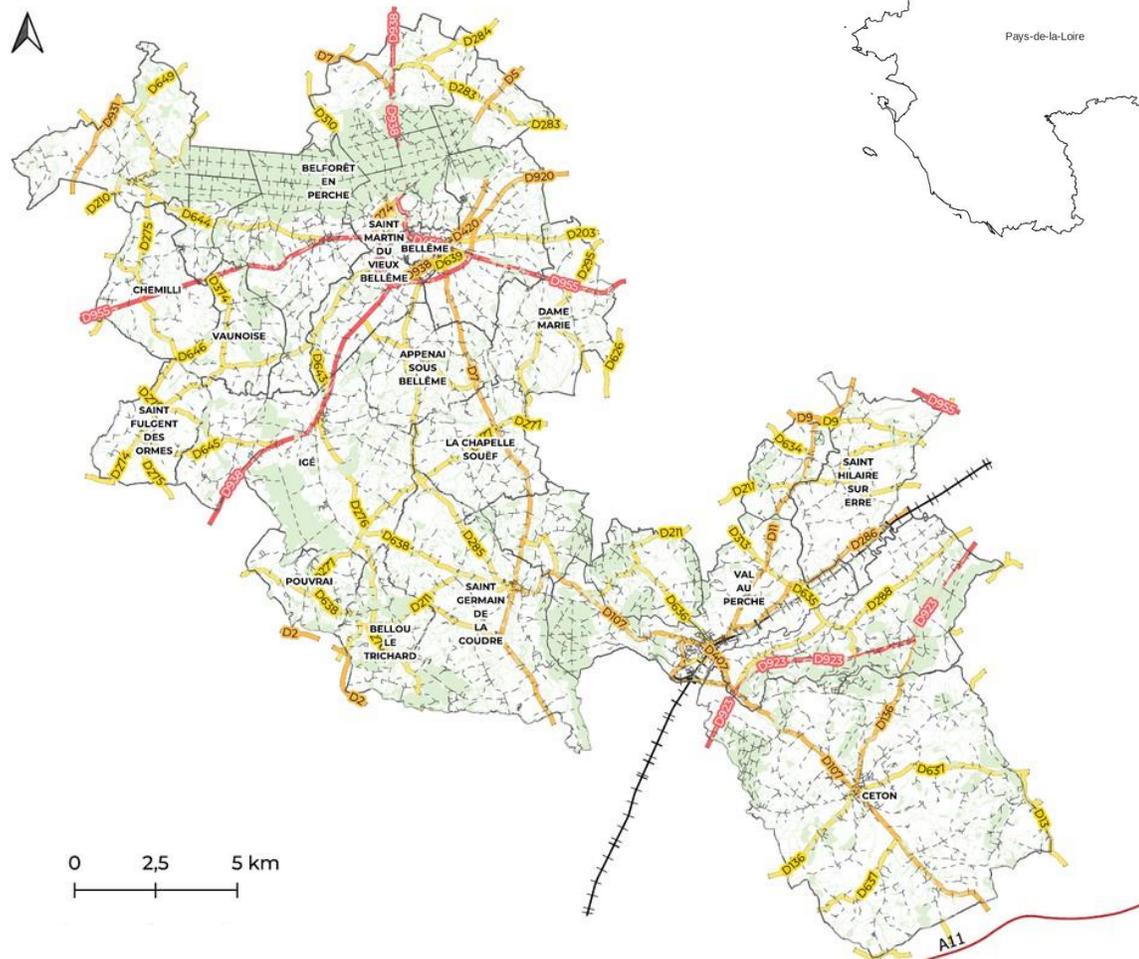
Le territoire

Située au carrefour de trois régions (Normandie, Pays de la Loire, Centre-Val de Loire) et trois départements (Orne, Sarthe, Eure-et-Loir), la collectivité doit trouver des outils pour répondre aux besoins de déplacement de ses habitants avec des flux qui s'affranchissent des limites administratives.

16
communes sur
un territoire de
362,40 km²

11 951
habitants
(INSEE,
2021)

34
hab./km²
(2021)



- Légende :**
- Commune
 - Autoroute
 - RD**
 - Cat 2
 - Cat 3
 - Cat 4
 - Autre voie
 - Voie Ferrée

L'offre de mobilité sur le territoire

Présence d'une gare sur la commune de Val-au-Perche. Elle se situe sur la ligne Le Mans-Paris-Montparnasse. Permettant de rejoindre Paris en 1h30, il s'agit d'une véritable porte d'entrée nationale pour le territoire.

Service existant de transport collectif



- Géré par la collectivité
- Porte-à-porte, réservation au plus tard la veille du déplacement, service disponible 7j/7 selon conditions, ouvert à tous.
- Motifs d'utilisation très divers (gares, marchés, courses, rdv médical, ...)
- Service dispendieux pour la CDC
- Coût TAD pour l'utilisateur de 3 à 25€ selon le nombre de kilomètres

5 400

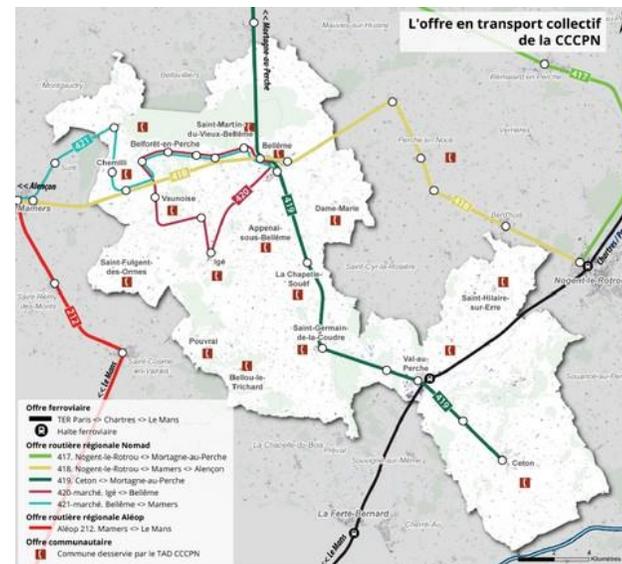
trajets en
2023

408

utilisateurs
uniques

NO_MA'D

Lignes interurbaines pour lesquelles la région est compétente. Le territoire est desservi par deux lignes régulières 418 et 419 et 2 lignes à la demande fonctionnant les jours de marché 420 et 421.



Le Département de l'Orne met à disposition 2 véhicules électriques sur la commune de Bellême. Ils sont en libre-service 24h/24 et 365j/365.

Service existant limitant l'usage de la voiture individuelle

En matière de covoiturage, 3 aires sont recensées sur le territoire.

Stratégie mobilité

● Juillet 2021

Prise de la compétence autorité organisatrice de la mobilité

● Avril 2022

Le CEREMA propose une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) auprès de la CDC pour lancer l'élaboration d'un PDMS.

● Janvier 2023-2024

Elaboration du Plan de Mobilité Simplifié (PDMS)



Ateliers avec des élus, techniciens et habitants



PDMS : Outil sous forme de document de planification pour décliner de manière opérationnelle la stratégie mobilité du territoire

- 3 Ateliers :
- 1) Définir et formaliser les enjeux
 - 2) Décliner les enjeux en pistes d'actions potentielles
 - 3) Définition des contours des actions retenues

- Présentation au comité des partenaires
- Soumis au PPA + Procédure de participation publique
- Approbation par le Conseil Communautaire

Janvier 2023



Janvier - Juillet 2023



Septembre - Novembre 2023



Janvier - avril 2024



Plan d'action du PDMS :

♦ **Axe 1 : Les transports collectifs**

- 1.1 Etudier le développement de l'offre de transport collectif vers les pôles externes en renforçant les lignes régionales existantes
- 1.2 Etudier le développement de l'offre de transport collectif vers les pôles externes en créant de nouvelles lignes
- 1.3 Travailler avec la région sur le transfert des services de transport scolaire
- 1.4 Faire évoluer le service de Transport A la Demande
- 1.5 Compléter le Transport A la Demande par la création de boucle interne réalisée en navette autonome

♦ **Axe 2 : Le développement du vélo**

- 2.1 Réaliser un Schéma Directeur Cyclable de manière concertée
- 2.2 Intégrer au SDC des actions d'accompagnement à la pratique du vélo
- 2.3 Renforcer la pacification dans les communes

♦ **Axe 3 : La diminution de l'autosolisme**

- 3.1 Mailler progressivement le territoire en aires de covoiturage
- 3.2 Développer des lignes de covoiturage dynamique

♦ **Axe 4 : L'information et la solidarité**

- 4.1 Etudier la structuration d'un système de transport solidaire basé sur des chauffeurs bénévoles
- 4.2 Créer un guide/plateforme de la mobilité sur le territoire, pour rassembler et faire connaître les offres
- 4.3 Identifier des points de rencontre mobilité sur des secteurs stratégiques
- 4.4 S'appuyer sur des structures d'aide à l'insertion pour répondre aux difficultés des plus contraints

Mise en place des actions

- Avril 2023 Une enquête en ligne est lancée pour collecter les besoins des habitants sur leurs habitudes de déplacements et leur utilisation projetée du covoiturage
- 2023-2024 Evolution TAD afin notamment de mutualiser un maximum de trajet
- Septembre 2024 Mise en place d'une offre de Transport Solidaire avec la plateforme Atchoum
- Octobre 2024 Lancement d'un Schéma Directeur des Modes Actifs (SDMA)



 SDMA : Outil de programmation et de planification qui définit une politique d'aménagement et un programme d'investissements

Objectif :
A partir du diagnostic et de plusieurs propositions de scénarios : définir une stratégie pour les aménagements, service et actions dédiés aux mobilités actives

Objectif :
Traduire le scénario retenu en propositions concrètes. Le plan d'actions devient la feuille de route opérationnelle pour la CdC

Octobre 2024

Octobre 2024 - Janvier 2025

Février - Juin 2025

Juin - Septembre 2025



Financement

Transport Solidaire



Fonds Vert

- Dispositif pour accélérer la transition écologique dans les territoires
- Date de candidature : Juin 2024
- Axe : Développement des mobilités durables en zones rurales
- Financement à hauteur de 59%

Schéma Directeur des Modes Actifs



AVELO 3

- Programme qui vise à accompagner les territoires peu et moyennement denses dans la définition, l'expérimentation et l'animation de leurs politiques cyclables.
- Date de candidature : Janvier 2024
- Axe 1 : Le soutien à la construction d'une politique cyclable via le financement d'études ;
- Financement à hauteur de 50%

Actions du Schéma Directeur des Modes Actifs en faveur de la marche



Marche du Quotidien

- L'objectif est de donner une impulsion à la mobilité active du quotidien afin qu'elle soit intégrée dans les politiques publiques de mobilité et d'aménagement du territoire.
- Date de candidature : Juin 2024
- Axe 2 : Soutenir la mise en place d'aménagements légers de l'espace public en faveur de la marche.
Axe 3 : Soutenir l'animation et la communication de politiques de mobilité piétonne.
- Financement à hauteur de 50%



Collines du
PERCHE
N O R M A N D
Communauté de Communes

**Communauté de Communes des Collines du
Perche Normand**

3 Rue de la Cidrerie 61260 Val-au-Perche

Tel : 02-37-49-97-88

mobilites@perchenormand.fr

www.perchenormand.fr



**MOBILITÉS
DURABLES
EN MILIEU RURAL
QUELLES SOLUTIONS ?**

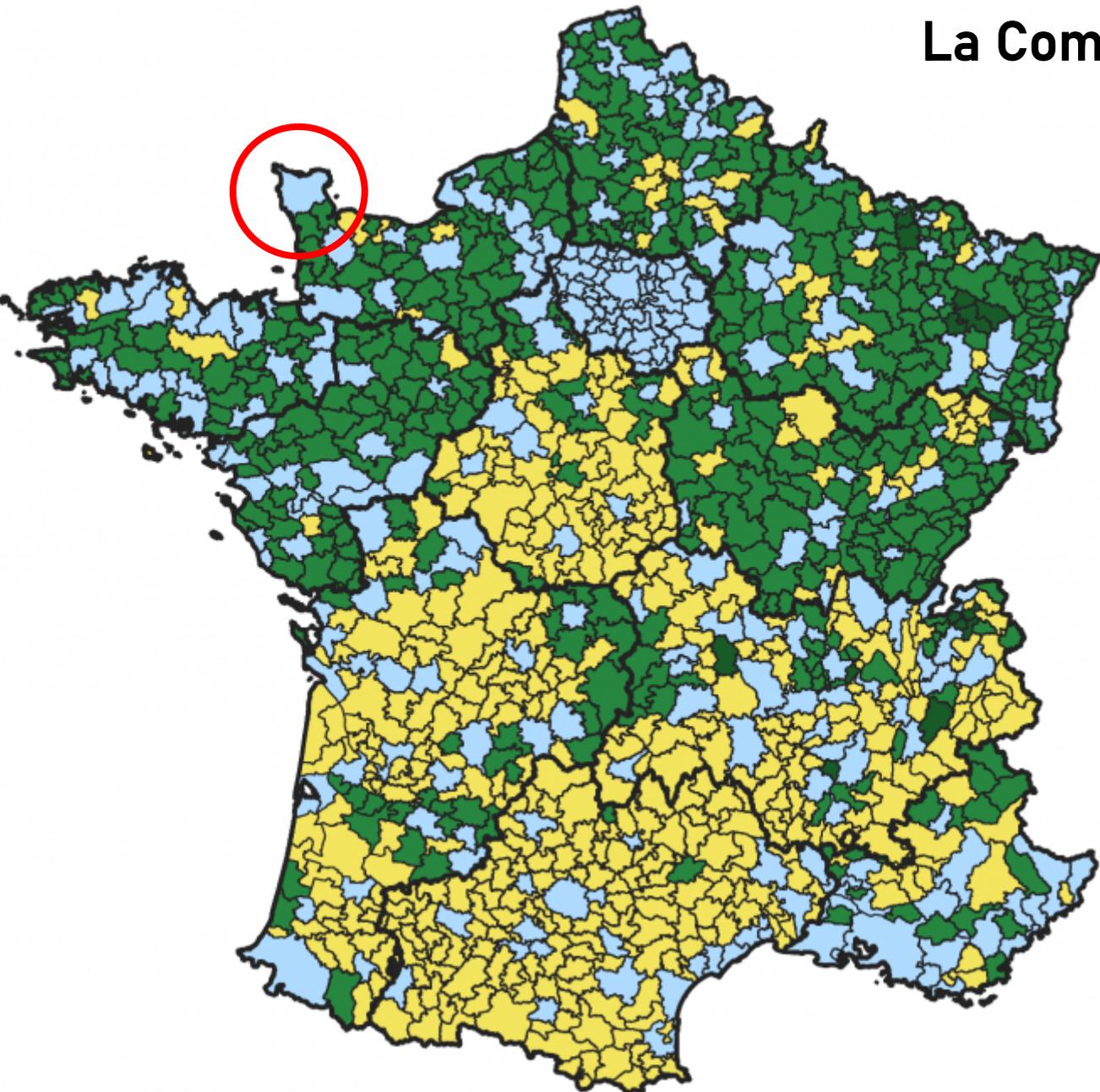
Le 21 novembre 2024

La Communauté d'agglomération du Cotentin, l'une des plus vastes AOM de France

129 communes

1 450 km²

180 000 habitants



93% des déplacements intra



Un réseau urbain à Cherbourg-en-Cotentin

Service porte à porte pour
les personnes à mobilité réduite



6 lignes urbaines



Des circuits scolaires urbains:



L'OFFRE DE MOBILITÉS EN 2020



Des transports interurbains



140 circuits scolaires



4 lignes interurbaines



Un réseau urbain à Cherbourg-en-Cotentin

Service porte à porte pour
les personnes à mobilité réduite



6 lignes urbaines



Des circuits scolaires urbains:



L'OFFRE DE MOBILITÉS EN 2020



Des transports interurbains



140 circuits scolaires



4 lignes interurbaines

Service porte à porte pour les personnes à mobilité réduite

145 circuits scolaires dont 12 ouverts tous publics

5 lignes d'entreprises mutualisées

12 secteurs de transport à la demande (toutes les 129 communes desservies)

8 nouvelles lignes urbaines dont 4 à haute fréquence

Dispositif d'autostop organisé

7 lignes intercommunales

L'OFFRE DE MOBILITÉS 2024 - 2025

plateforme de covoiturage dynamique

Liaison ferroviaire Valognes-Cherbourg

7 stations de covoiturage

Ligne longue distance Cherbourg-Rennes

Service d'autopartage (2025)

5 pôles d'échanges multimodaux (+12 en projet)

105 vélos en libre-service / 25 stations (x2 en 2025)

2 navettes portuaires (paquebots + ferrys transManche)

1300 vélos en location longue durée (2700 prévus en 2026)

5 parcs à vélos sécurisés



Service porte à porte pour les personnes à mobilité réduite

145 circuits scolaires dont 12 ouverts tous publics

5 lignes d'entreprises mutualisées

12 secteurs de transport à la demande (toutes les 129 communes desservies)

8 nouvelles lignes urbaines dont 4 à haute fréquence

Dispositif d'autostop organisé

7 lignes intercommunales

L'OFFRE DE MOBILITÉS 2024 - 2025

plateforme de covoiturage dynamique

Liaison ferroviaire Valognes-Cherbourg

7 stations de covoiturage

Ligne longue distance Cherbourg-Rennes

Service d'autopartage (2025)

5 pôles d'échanges multimodaux (+12 en projet)

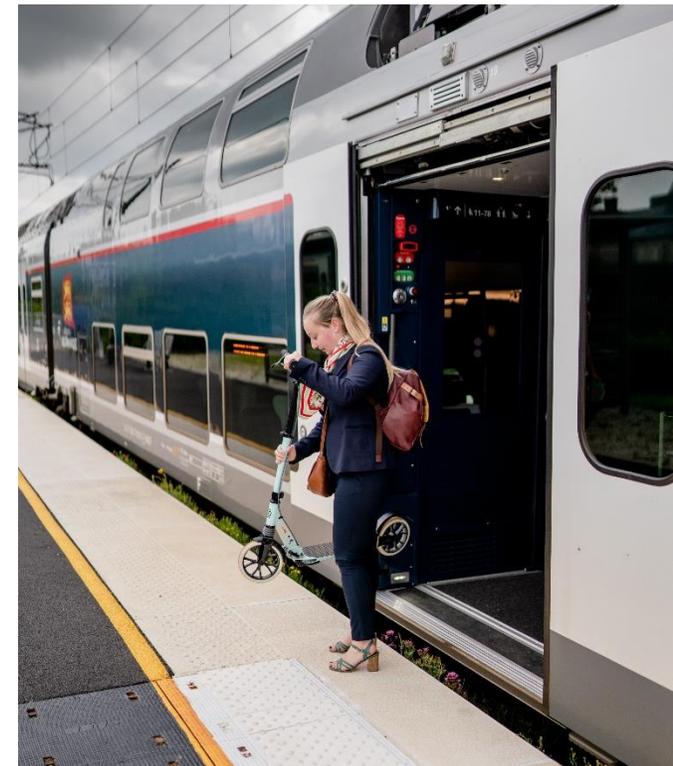
105 vélos en libre-service / 25 stations (x2 en 2025)

2 navettes portuaires (paquebots + ferrys transManche)

1300 vélos en location longue durée (2700 prévus en 2026)

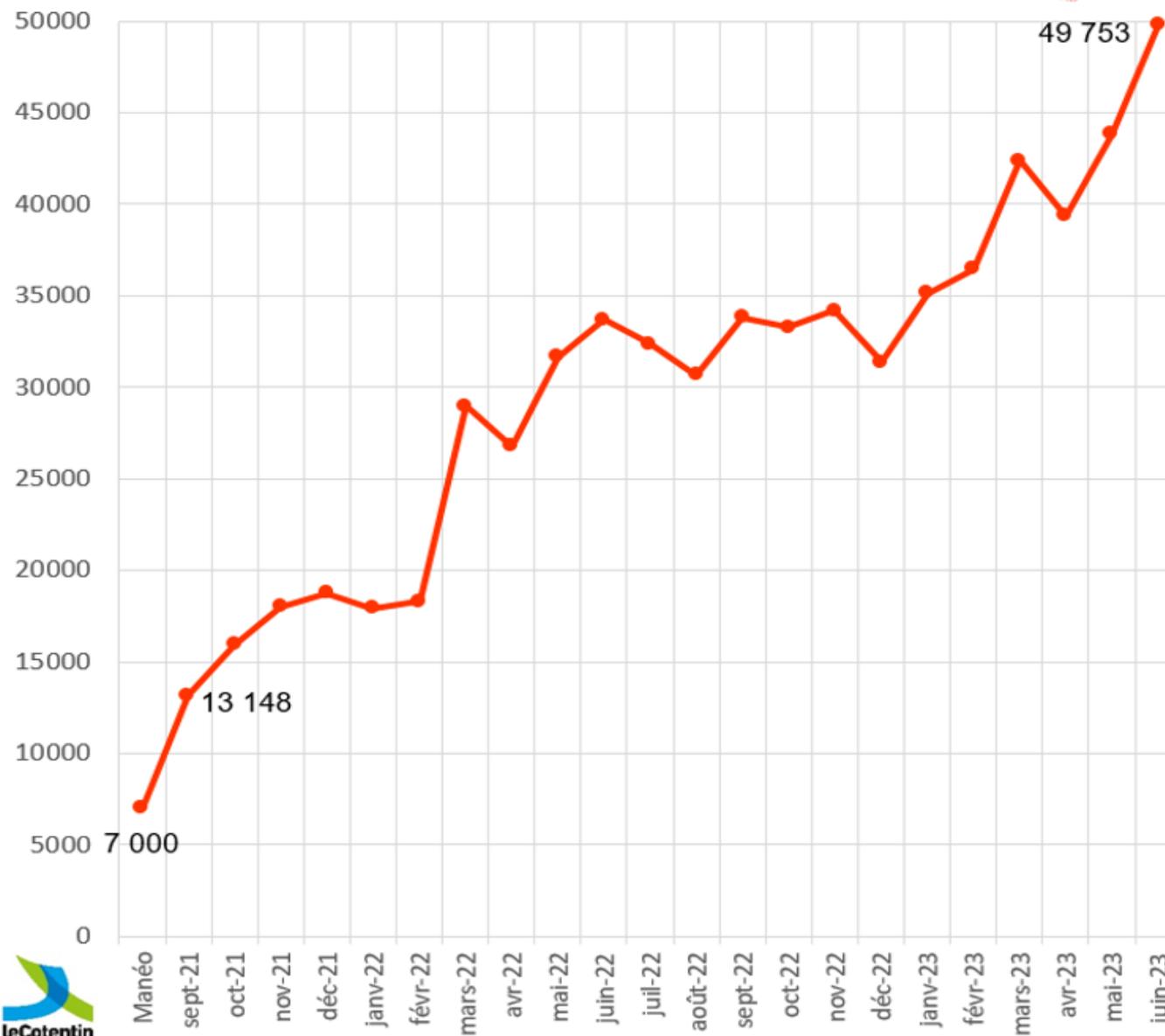
5 parcs à vélos sécurisés





Une fréquentation des lignes intercommunales en forte progression depuis leur lancement en septembre 2021

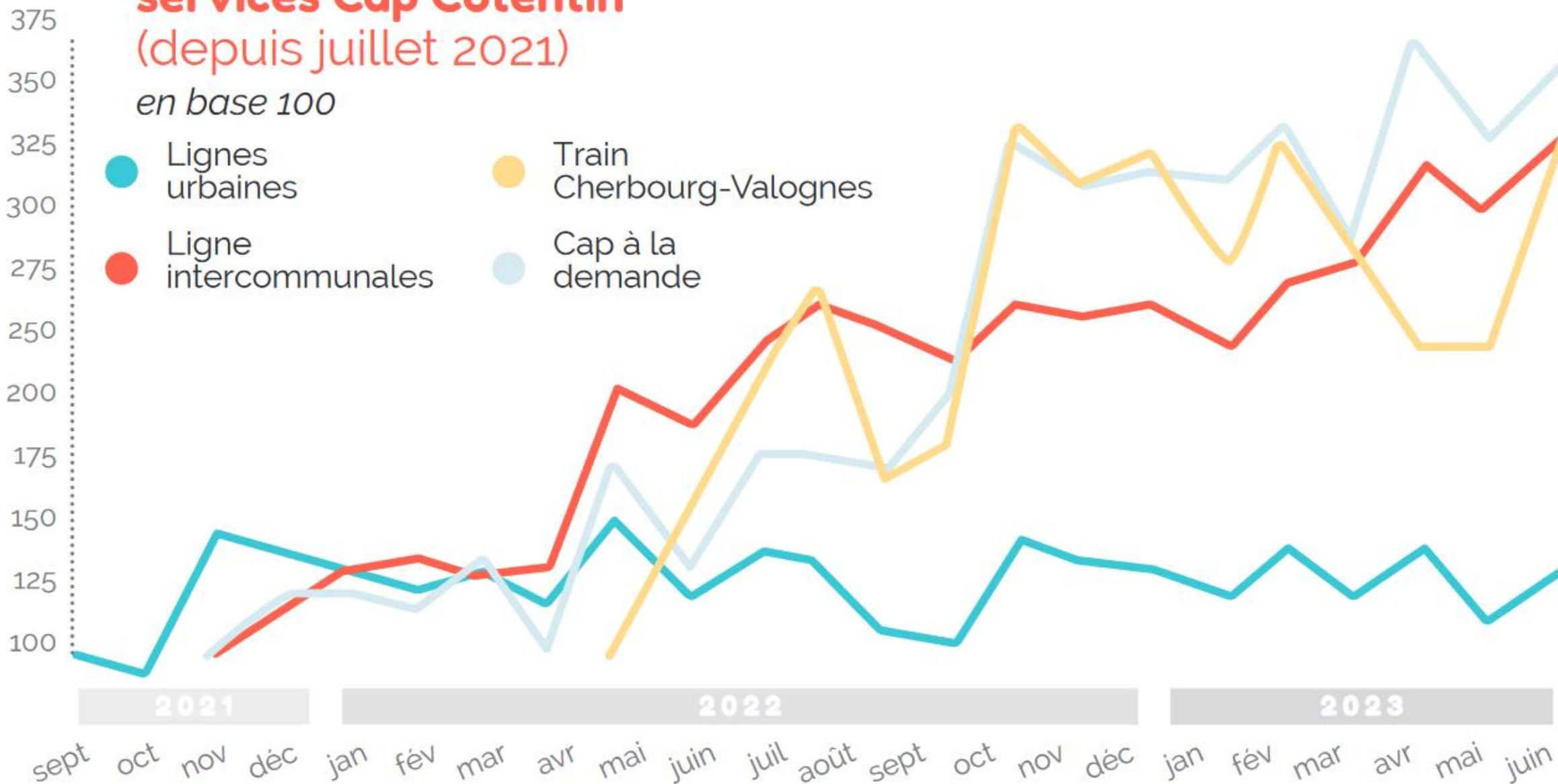
Validations mensuelles pour les 7 lignes

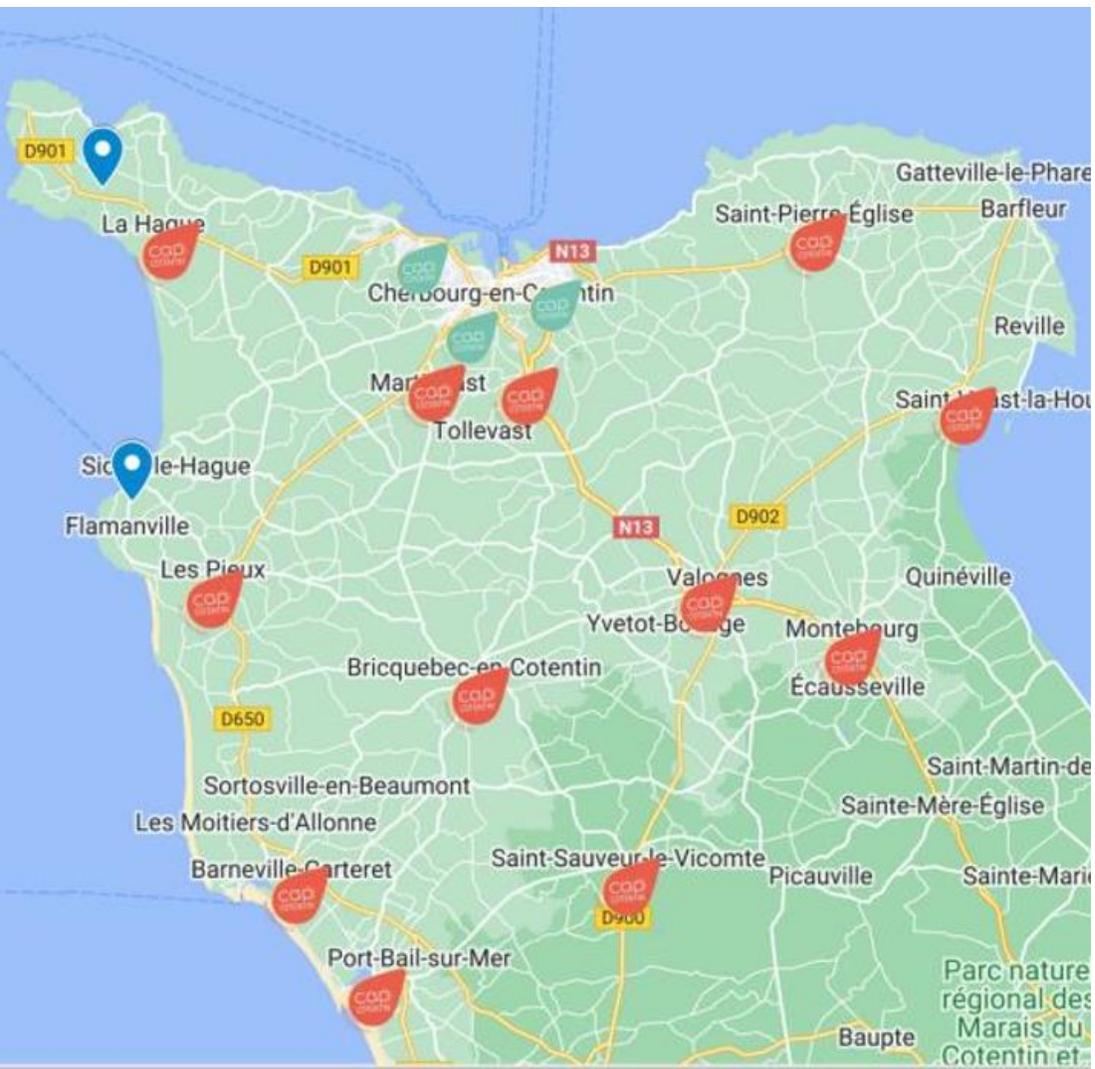


La fréquentation des services Cap Cotentin (depuis juillet 2021)

en base 100

- Lignes urbaines
- Ligne intercommunales
- Train Cherbourg-Valognes
- Cap à la demande





UN SERVICE PROPOSÉ PAR

L'ACCÉLÉRATEUR SNCF TECH4MOBILITY

3 SYSTÈMES
QUI FONT
SYSTÈME



PROGRAMME
**SYSTÈMES DE TRAINS
TRÈS LÉGERS**



PROGRAMME
**MOBILITÉ AUTONOME
SUR VOIES DÉDIÉES**



PROGRAMME
**NOUVEAUX USAGES
ET SERVICES RURAUX**



DRAISY



PIOMA



MA COURSE SNCF / JYVAIS



LES PROSVOITUREURS



FLEXY



MASIPRO



STATIONS RURALES DES MOBILITÉS



ACTIMOB



MA COURSE SNCF / JYVAIS : un TAD rural innovant

JYVAIS

LÀ OÙ JE VEUX ALLER
JYVAIS Y VA

AU MARCHÉ

AU SPORT

AU SPECTACLE

À LA GARE

Une tarification différenciée

Un design de service construit sur semainier comprenant des offres thématiques déterminant un niveau tarifaire (gares, loisirs, commerces et services, évènements et JOP).



JOP



Evènements locaux

Une nouvelle offre pour l'évènementiel

Desserte éphémère des évènements locaux afin d'offrir aux personnes des communes peu denses la possibilité de s'y rendre. Le rabattement vers les 5 gares de la ligne P pour rejoindre le site Olympique de Vaires-Sur-Marne.

Un algorithme de groupage pour les territoires peu denses et des paramètres de non concurrence des lignes régulières

L'offre de JYVAIS, construite sur-mesure pour la ruralité, fonctionne en porte à porte et zonale sur un territoire de près de 450 km².



Une accessibilité universelle du service

RESERVATION online mais aussi par telephone

PAIEMENT par CB sur l'app ou auprès des conducteurs en CB ou espèces



24%

réservent par la centrale
d'appels



35%

ont connu JYVAIS par le
bouche-à-oreille



4 événements

desservis et peu de
fréquentation



39%

ont partagé plus de 3 fois un
trajet avec d'autres utilisateurs

70%

ne sont pas dérangés par le
fait de partager leur trajet



55%

utilisent JYVAIS au minimum
2 fois par semaine



44%

disent avoir été incités à prendre
davantage la ligne P avec JYVAIS

72%

ont utilisé JYVAIS pour voyager
depuis / vers une gare

44%

ne se seraient pas rendus
dans une gare sans JYVAIS



LES STATIONS RURALES DES MOBILITES (MAM)

salon
des maires
et des collectivités locales

PRIX
de L'INNOVATION
TERRITORIALE
FINALISTE SMCL 2024

MOBILITÉS DÉCARBONÉES

DES MOBILIERS RURAUX À L'OFFICE DES MOBILITÉS

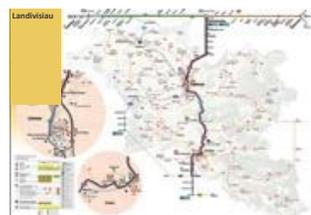
BOUQUET D'OFFRES DE MOBILITÉS PARTAGÉES



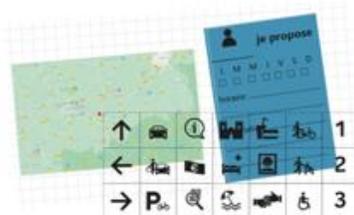
Partenaires de Tech4Mobility



RELAIS / INFO AGRÉGÉS ET UNIFIÉS



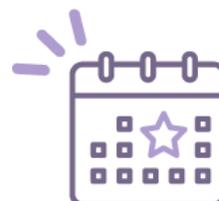
Carte unifiée des réseaux de TC de la CCPL



Panneau des petites annonces de mobilité



Orientation



Événements locaux



Informations touristiques

Partenaires de Tech4Mobility



GAMME DE MOBILIERS RURAUX



Abri



Arceaux à vélos



Abri sécurisé à vélos sur-mesure

Partenaires de Tech4Mobility



LA STATION RURALE DES MOBILITÉS DE GUIMILIAU



LA STATION RURALE DES MOBILITES DE PLOUZÉVÉDÉ



LE DEPLOIEMENT D'UN VLI EN COURS D'XP :

SNCF TECH4MOBILITY finance le développement d'un ULIVE à la société AVATAR Mobilité afin de compléter le bouquet de services de mobilité proposé autour de la Station rurale des mobilités de Guimiliau.

De septembre 20234 à février 2024 : développement d'une unité ULIVE en vue de sa mise en expérimentation auprès des habitants sur le territoire de Guimiliau

De mars à juin 2025 : Déploiement d'un ULIVE autour de la Station rurale des mobilités de Guimiliau





ACTIMOB : réinventer les services itinérants de proximité

LA CO-ACTIVITÉ DE SERVICES MARCHANDS ET NON MARCHANDS

Les commerces



Les services publics



Mobile partagé



Fonctions supports partagées



LE CONCEPT ACTIMOB : UN VÉHICULE MODULAIRE PARTAGÉ ENTRE PLUSIEURS SERVICES ET COMMERCES





PLACE DES MOBILITES :
**La communauté nationale
d'acteurs engagés sur les
mobilités rurales**



MOBILITÉS DURABLES EN MILIEU RURAL QUELLES SOLUTIONS ?



Conclusion

Dominique ETIENNE
Directeur adjoint

DREAL Normandie

&

Arnaud LAUBU
Directeur territorial adjoint

CEREMA Normandie - Centre

MOHO



LE FORUM 2024
FRANCE MOBILITÉS NORMANDIE

MOBILITÉS DURABLES EN MILIEU RURAL QUELLES SOLUTIONS ?

MOHO

JEUDI
21
NOVEMBRE

