

Stratégie de mobilité

Communauté de communes

Normandie Cabourg Pays d'Auge

Table des matières

Préambule	1
Définition de la méthode	3
Les enjeux généraux de la mobilité durable.....	3
Le diagnostic des déplacements sur le territoire de NCPA.....	4
Les ambitions du projet de territoire sur la mobilité.....	10
Constat – état des lieux	10
Les actions en lien avec la mobilité identifiées au projet de territoire	10
Conclusion :	11
La déclinaison du schéma de mobilité en plan d'actions.....	12
Le plan d'actions global	12
Focus sur les actions engagées pour 2024 :	13
La gouvernance de la stratégie de mobilité	14
Le comité de pilotage et le portage politique	14
Le comité technique et le portage technique.....	14
L'évaluation et l'ajustement de la stratégie de mobilité et des actions.....	15

Préambule

La communauté de communes est Autorité Organisatrice de la mobilité depuis le 18 mars 2021 (délibération du conseil communautaire). Elle est donc pleinement compétente pour élaborer sa stratégie de mobilité et mettre en œuvre les actions adaptées aux besoins de ses habitants et visiteurs.

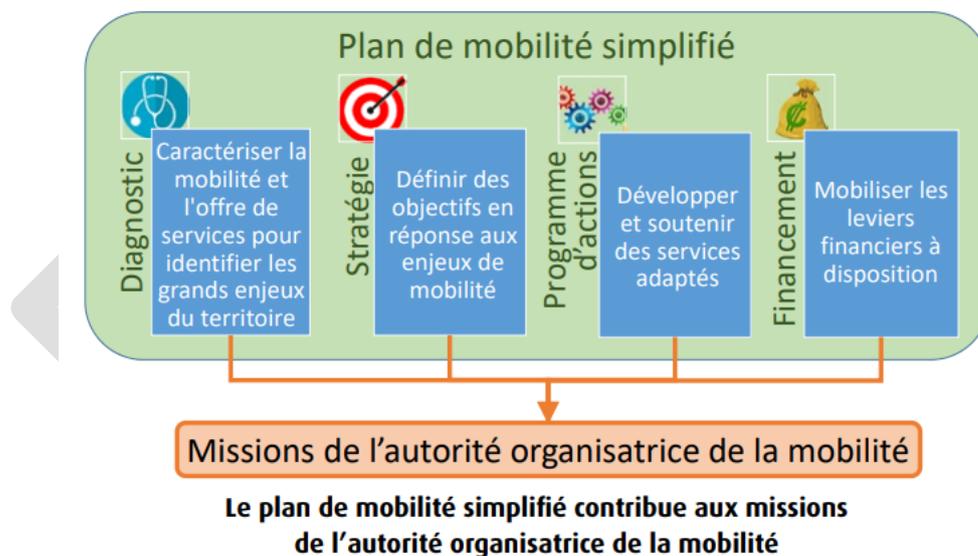
Par délibération du 25 mai 2023, Normandie Cabourg Pays d'Auge a décidé d'engager l'élaboration de sa stratégie de mobilité communautaire avec pour objectif le déploiement des premiers services de mobilité au 2^{ème} trimestre 2024.

Le besoin en mobilité est un réel enjeu pour l'ensemble des territoires. Pour autant l'approche diffère en fonction de la typologie de ceux-ci et plus généralement de la densité urbaine, des contraintes topographiques et des pôles serviciels.

S'agissant du cas de la communauté de communes Normandie Cabourg Pays d'Auge, le territoire est considéré comme une zone peu dense intégrant des zones rurales. En conséquence, l'enjeu de la mobilité est d'atténuer les effets négatifs de la prédominance de l'automobile afin de garantir l'accessibilité des transports pour tous.

Pour chaque territoire, élaborer une stratégie de mobilité répond tout de même à des orientations similaires à savoir :

- Favoriser une cohérence de l'action publique,
- Réfléchir aux enjeux de long terme sur cette problématique et définir des objectifs partagés par les acteurs du territoire,
- Traduire un projet de territoire et une vision politique de celui-ci,
- Associer la population à la définition des besoins et concerter sur les réponses pouvant être apportées
- Définir le cadre de la coopération et de la gouvernance pour la mise en œuvre des actions en découlant.



Source : 1 CEREMA

La communauté de communes n'est pas soumise à l'établissement d'un plan de mobilité simplifié tel que prévu dans le code des transports. Néanmoins, afin de formaliser une approche globale de la mobilité, il apparaît pertinent de s'inspirer de cette démarche pour élaborer le document cadre de la stratégie de mobilité communautaire.

Définition de la méthode

La mise en place d'une stratégie de mobilité repose sur les axes suivants :

- Un diagnostic permettant d'identifier les besoins du territoire,
- Une approche partenariale devant permettre la mise en place d'une stratégie partagée et un plan d'actions correspondant au besoin,
- Une approche participative et concertée avec la population,
- La définition et la mise en œuvre d'un plan d'actions cohérent avec les besoins du territoire et financièrement acceptable.

Cette méthodologie doit permettre de doter le territoire d'une stratégie de mobilité adaptée à ses enjeux afin de répondre aux besoins de la population. L'intérêt est de construire une feuille de route qui sera déclinée dans un projet de mobilité, contribuant ainsi à la mise en œuvre d'actions de mobilité sur le territoire.



Source : 2 CEREMA

Enfin, il convient de préciser que la définition de la stratégie de mobilité doit également tenir compte de l'environnement plus large que celui de la communauté de communes. En effet, contraindre l'analyse aux frontières de l'EPCI reviendrait à occulter les liens fonctionnels issus des déplacements de population avec les territoires voisins tant en semaine (migrations pendulaires) que le week-end (déplacements loisirs).

Les enjeux généraux de la mobilité durable

Les enjeux de la mobilité touchent à diverses compétences des collectivités, sur le plan social, environnemental, économique et d'aménagement. Une offre de mobilité adéquate doit être facilement accessible et adaptée aux horaires d'ouverture des commerces et services, en lien avec les rythmes de la vie locale. Bien orientée selon les besoins de la population, elle a un impact social non négligeable dans la mesure où elle offre une ouverture sur l'extérieur et renforce la cohésion sociale.

Le déploiement d'une stratégie de mobilité sur le territoire de NCPA doit donc tenir compte des enjeux généraux suivants :

- L'enjeu social : la mobilité, levier essentiel de l'intégration sociale,
- L'enjeu environnemental : un système de mobilité respectueux de l'environnement, du cadre de vie et de la santé,
- L'enjeu économique : un territoire attractif et des habitants mobiles,
- L'enjeu d'aménagement : l'interface cruciale entre transport et urbanisme

Le diagnostic des déplacements sur le territoire de NCPA

Pour compléter l'analyse réalisée lors de l'établissement du projet de territoire, deux études ont été menées afin de procéder au diagnostic des déplacements sur le territoire :

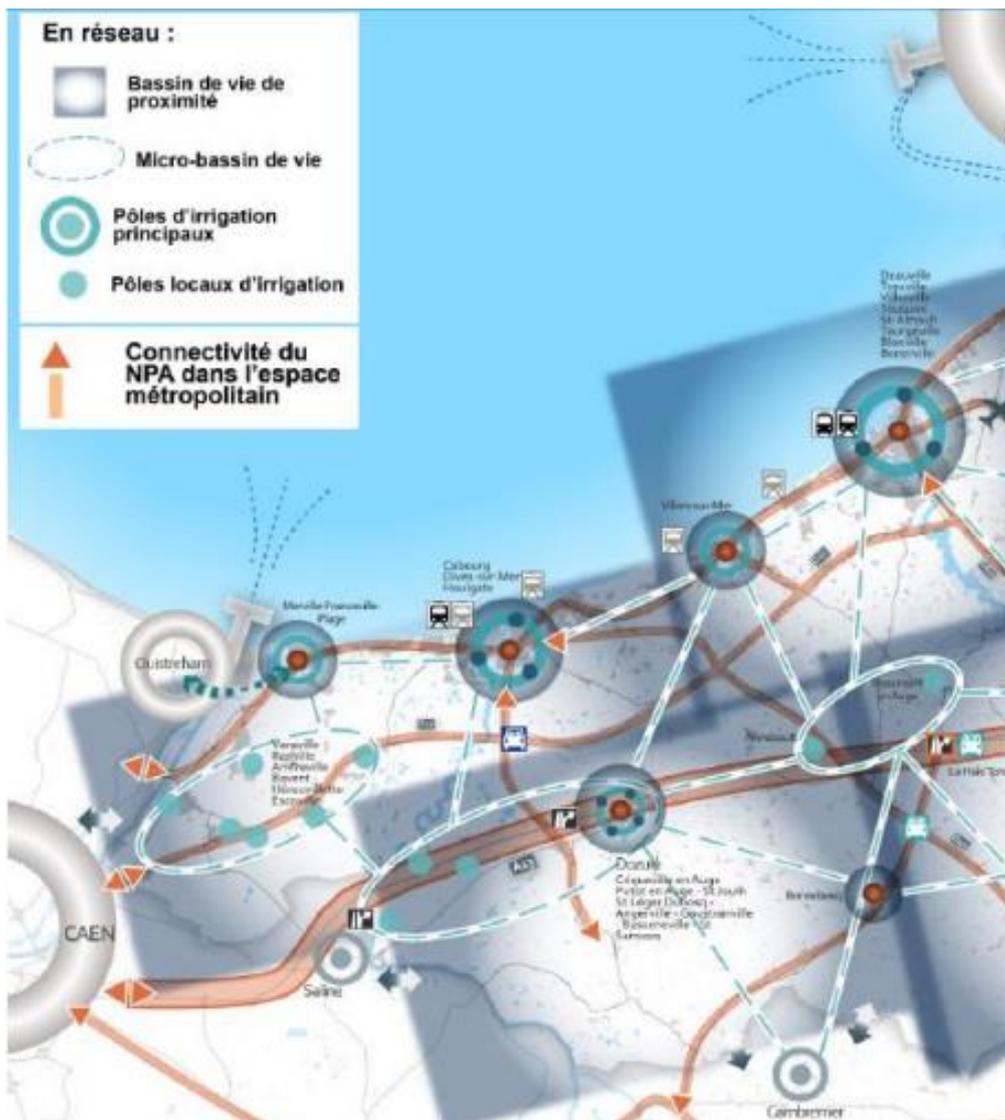
- La réalisation du schéma directeur des voies douces et plus spécifiquement le diagnostic territorial réalisé en première phase
- L'exploitation de l'enquête de mobilité certifiée CEREMA Calvados 2022 au territoire de NCPA

Ces analyses ont permis de déterminer de façon circonstanciée :

- La demande de déplacements,
- Les offres de services de mobilité,
- Les usages des offres de services,
- Les pratiques de déplacements.

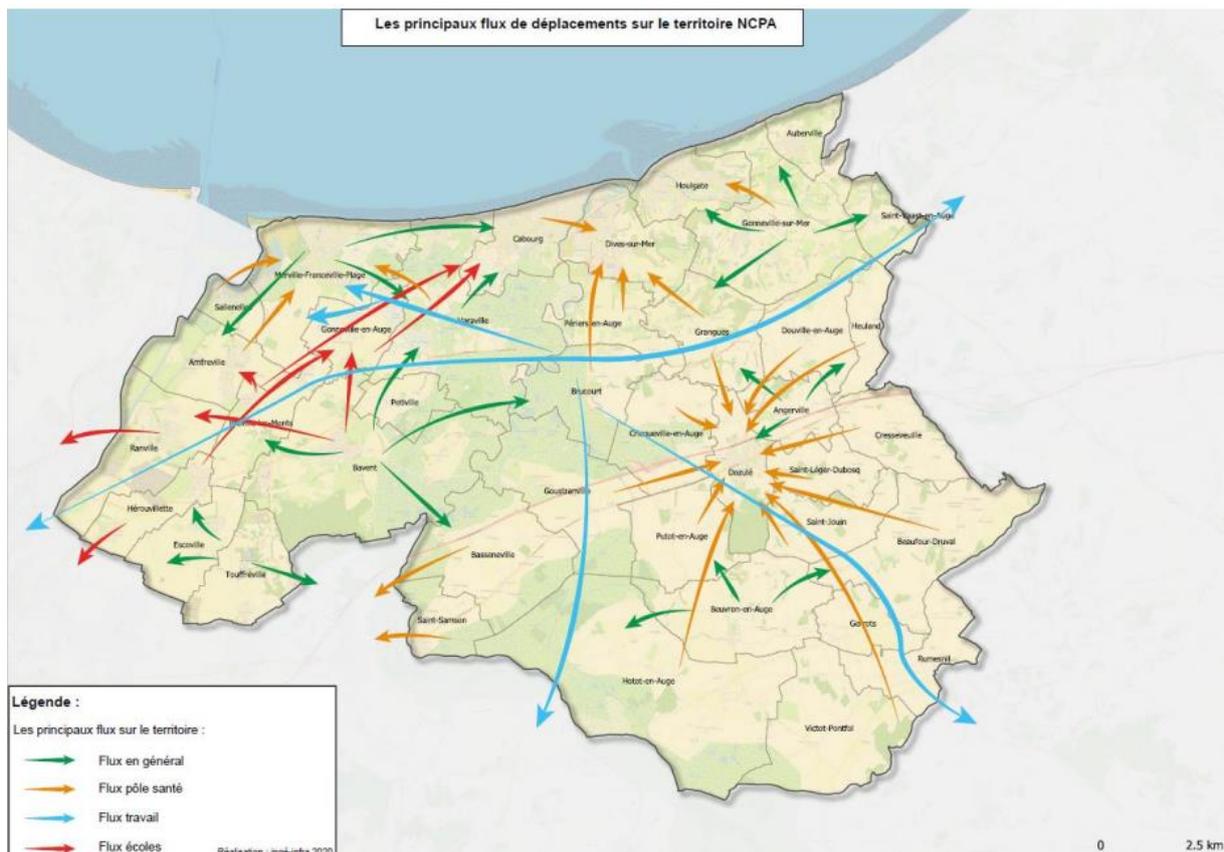
Ces données ont été mises en perspective afin de confirmer les polarisations mises en évidence dans le SCoT Nord Pays d'Auge et plus spécifiquement l'armature multipolaire du Nord Pays d'Auge qui avait identifié :

- Les pôles d'irrigation principaux – les stations du littoral,
- Le pôle d'appui dozuléen,
- Les micros-bassins de vie situés à l'ouest du territoire.



Source : 3 SCoT Nord Pays d'Auge

Ainsi, le diagnostic réalisé sur la base des données sociaux économiques du territoire a permis de déterminer une cartographie des principaux flux de déplacements. Là encore, les pôles principaux sont clairement identifiés renforçant le constat de polarisation identifié dans les travaux du SCoT NPA.

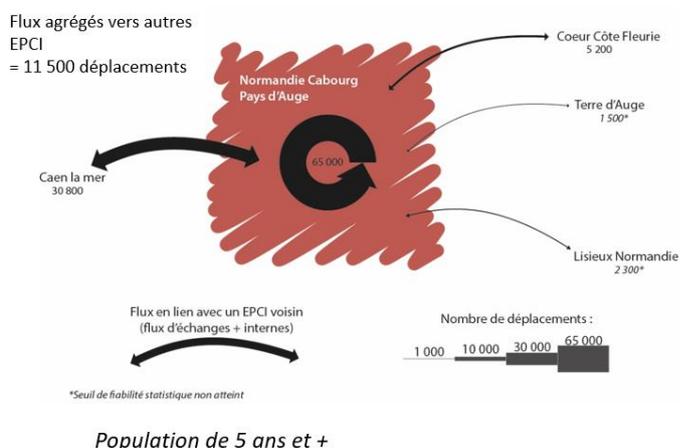


Source : 4 SCoT Nord Pays d'auge

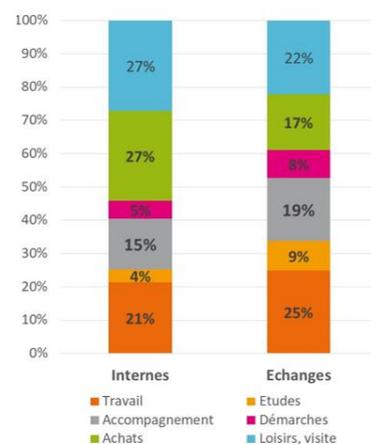
Afin d'approfondir la démarche et disposer d'une approche plus contextuelle au territoire, l'agence d'urbanisme de Caen a procédé au retraitement des données issues de l'enquête de mobilité certifiée CEREMA du Calvados réalisée en 2022. Les données et conclusions sont exposées ci-après.

Géographie des flux des habitants en semaine :

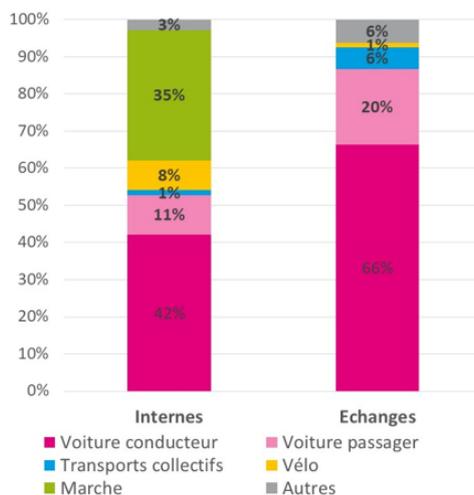
Flux de déplacement des habitants de Normandie Cabourg Pays d'Auge



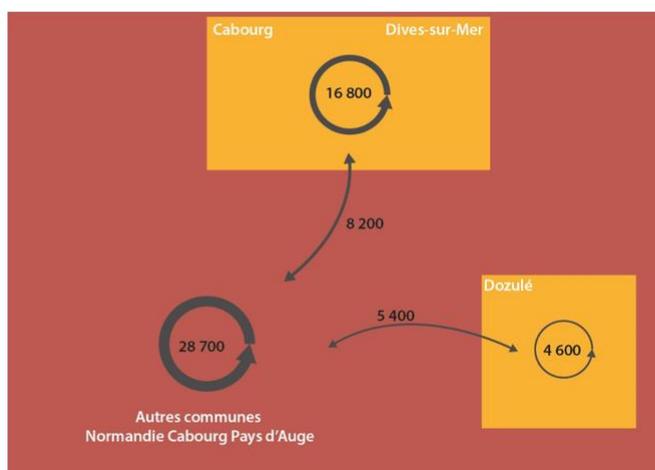
Motifs de déplacement des habitants de Normandie Cabourg Pays d'Auge selon le type de déplacement



Modes de déplacement des habitants de Normandie Cabourg Pays d'Auge selon le type de déplacement



Flux de déplacement des habitants de Normandie Cabourg Pays d'Auge réalisés au sein de l'EPCI



Flux agrégés vers autres EPCI = 1 400 déplacements

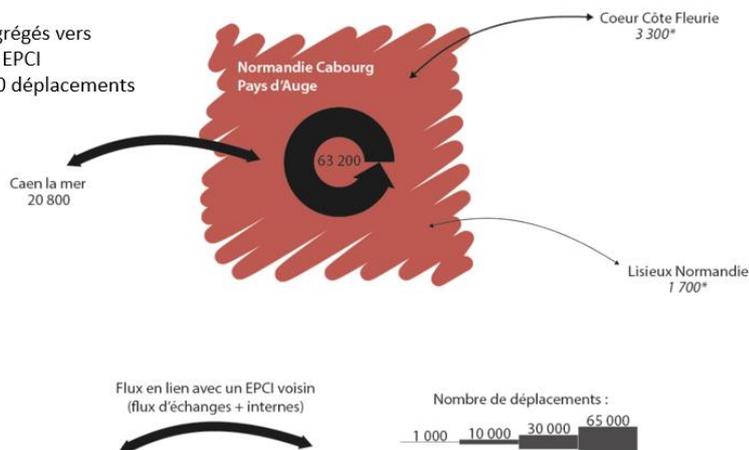


Population de 5 ans et +

Géographie des flux des habitants le week-end :

Flux de déplacement du week-end des habitants de Normandie Cabourg Pays d'Auge

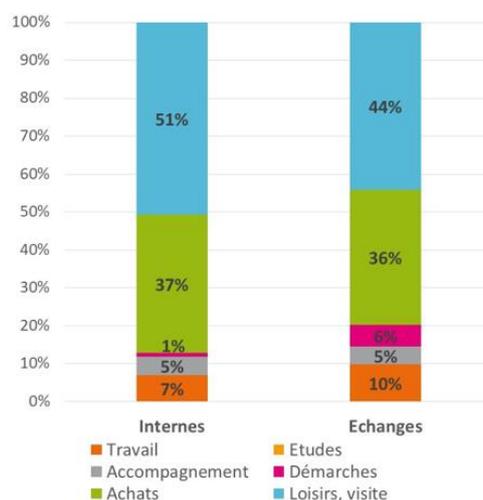
Flux agrégés vers autres EPCI = 9 600 déplacements



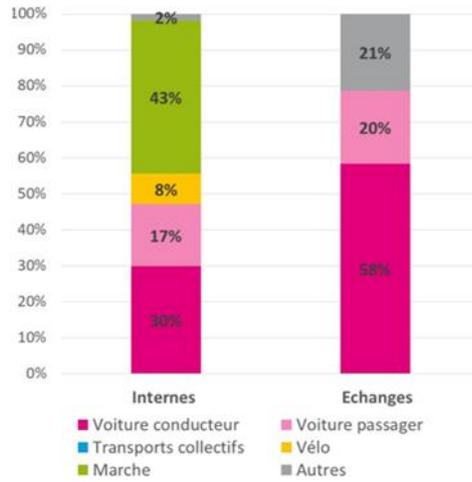
*Seuil de fiabilité statistique non atteint



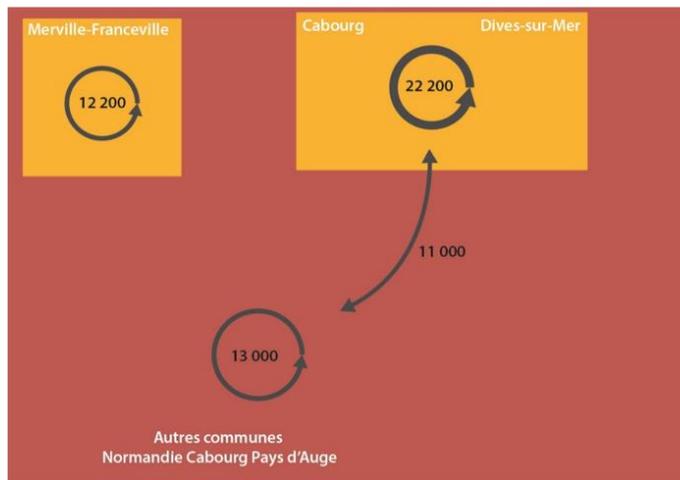
Motifs de déplacement du week-end des habitants de Normandie Cabourg Pays d'Auge



Modes de déplacement du week-end des habitants de Normandie Cabourg Pays d'Auge



Flux de déplacement du week-end des habitants de Normandie Cabourg Pays d'Auge réalisés au sein de l'EPCI

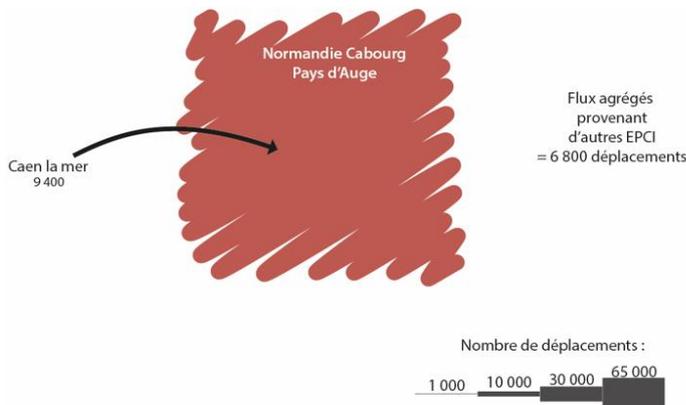


Flux agrégés vers autres EPCI = 4 800 déplacements

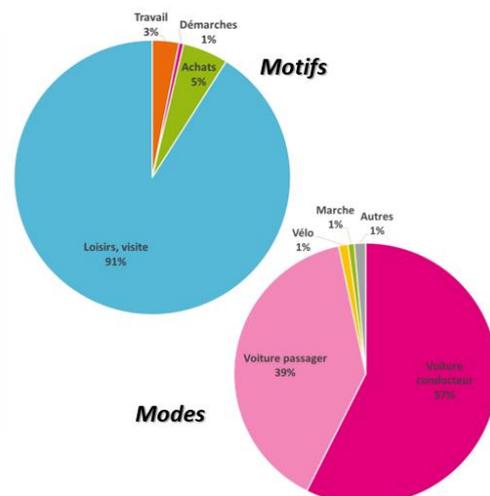


GEOGRAPHIE DES FLUX ENTRANTS

Provenance des flux entrants le week-end sur le territoire réalisés par des personnes extérieures à NCPA



Caractérisation des déplacements des personnes extérieures à NCPA entrants le week-end sur le territoire



En synthèse, l'analyse menée confirme les données initialement identifiées par le SCoT NPA et permet d'identifier trois versants de la mobilité sur le territoire :

1- La mobilité métropolitaine vers Caen la mer et les territoires voisins

Le lien fonctionnel du bassin de mobilité est bien confirmé avec la communauté urbaine Caen la mer avec plus de 30 000 déplacements quotidiens dénombrés en semaine. Le bassin d'emploi que représente Caen la Mer constitue la 1^{ère} zone d'attraction des déplacements externes au territoire. Cette interaction est également prégnante le weekend avec 20 800 déplacements. Parallèlement les habitants de Caen la mer sont également la 1^{ère} EPCI génératrice de flux entrants sur NCPA lors des weekends. Concernant les flux touristiques, il convient de prendre en compte également les flux extérieurs au Département générés par l'offre ferroviaire de la gare de Dives-Cabourg.

2- La mobilité interne au territoire

A l'intérieur de Normandie Cabourg Pays d'Auge, les flux dominants se trouvent concentrés dans et vers les pôles de centralité le long du littoral et autour de la commune de Dozulé. Ces déplacements représentent plus de 66% à l'intérieur du territoire. Les flux de déplacement internes au territoire sont très importants en semaine comme lors des weekends. Ils sont dirigés vers les principaux bassins de vie du territoire identifiés au SCoT NPA : Dives-Cabourg / Dozulé / Merville-Franceville. Ces données confirment le besoin, pour les communes plus rurales, d'accéder à leur pôle de proximité ainsi qu'aux autres pôles de vie du territoire intercommunal. Cet accès se fait aujourd'hui quasi exclusivement en voiture. Les actions en matière de mobilité devront donc avoir pour objectif de raccorder en mode doux mais aussi par le biais d'une offre de transport collectif les villages ruraux vers les pôles serviciels du territoire.

3- La mobilité des jeunes et des seniors

Situé en secteur peu dense, le territoire s'est développé autour de l'utilisation prépondérante de la voiture. Ce mode d'aménagement doit être questionné aujourd'hui pour répondre à une exigence environnementale mais également pour ne pas laisser sans solution de mobilité la population n'ayant pas accès à la voiture individuelle.

En effet, faute d'offre de mobilité adaptée, le public jeune est contraint de quitter rapidement le territoire pour se rapprocher de son lieu d'étude ou de travail.

Il en est de même pour le public senior dont l'usage de la voiture diminue et dont le maintien de la résidence en milieu rural ne doit pas signifier une incapacité de mobilité pour les besoins de la vie quotidienne.

S'agissant de l'intégration dans le raisonnement global de la ligne ferrée Dives-sur-Mer Deauville, l'enjeu est dimensionnant pour l'analyse des flux liés aux jeunes. En effet, une grande partie des lycéens du territoire sont amenés à se rendre en bus à Deauville. Si la ligne ferrée venait à être réouverte de façon permanente en lien avec le marché Région sur l'étoile ferroviaire de Caen, un report modal du bus vers le train pourrait ainsi s'opérer. A date, le retour de la Région, maître d'ouvrage sur cette procédure de délégation de service public, n'est pas attendu avant mi-2025.

Les ambitions du projet de territoire sur la mobilité

Constat – état des lieux

En prévision de l'établissement du projet de territoire, plusieurs réunions / ateliers ont été menés afin de procéder à un constat des forces et faiblesses du territoire. Cette concertation a permis de dresser un constat partagé des points suivants :

- Les déplacements sur le territoire de NCPA se font majoritairement en voiture du fait des caractéristiques géographiques et de l'urbanisation sur le territoire,
- Ce mode de déplacement est légèrement surreprésenté par rapport au reste du département,
- Les modes de déplacement ne permettent pas de répondre aux besoins identifiés pour les populations cibles (jeunes, personnes âgées) dans leurs accès aux services.
- Le territoire de NCPA n'est pas adapté à des lignes régulières du fait de sa géographie,
- Le maillage du transport en commun ne peut pas descendre à l'échelle fine du territoire du fait de sa faible densité,
- La Région, compétente en matière de transport public de voyageurs, a déployé une offre de transport à l'échelle de la Normandie reliant les grands pôles de vie intra régionaux ainsi que les différents établissements scolaires. Elle n'a pas vocation à prendre en compte les besoins spécifiques de mobilités internes au territoire intercommunal permettant de desservir les bassins de vie secondaire.
- Il est nécessaire de lier l'offre de service avec les particularités démographiques (3 secteurs différents sur le territoire – 3 bassins de vie),
- NCPA doit être raccordée avec son principal voisin en termes de déplacement : la CU Caen la Mer avec son offre de transports publics,
- Il n'existe pas de maillage cohérent des liaisons cyclables à l'échelle du territoire de NCPA
- Les dessertes actuelles sont discontinues et ne permettent pas une itinérance au niveau de l'ensemble du territoire,
- La géographie du territoire peut apparaître comme une contrainte à la pratique du vélo tout comme les conditions météorologiques restreignant l'usage du vélo en période de pluie et de vent fort.
- Il n'existe pas de dispositif d'accompagnement de l'EPCI pour l'achat de vélo électrique,
- Le Schéma directeur des pistes cyclables approuvé par la Communauté de communes n'a pas encore été mis en œuvre.

Les actions en lien avec la mobilité identifiées au projet de territoire

Le projet de territoire adopté en 2023 a priorisé les actions en lien avec la mobilité du territoire. Après analyse, les actions ont été ordonnancées par grande thématique afin de mettre en perspective les enjeux en découlant. Il s'agit de :

La mise en œuvre du schéma cyclable :

- Assurer la connectivité entre les différents pôles du territoire

- Tenir compte de la saisonnalité dans la réflexion en lien avec la mobilité cyclable
- Inviter la population à limiter l'usage de la voiture comme mode de déplacement
- Faire de la pratique du vélo une option économiquement rentable en comparaison coût / bénéfice par rapport à la voiture individuelle

La mise en place d'un transport en commun :

- Rendre plus efficace la mobilité pour les populations cibles (personnes âgées, jeunes, ...) pour la mobilité du quotidien,
- Apporter un service de mobilité de proximité qualitatif et répondant aux besoins de la population,
- Considérer que la mobilité n'est pas un frein pour vivre en milieu rural ou péri-urbain.

La multimodalité à l'échelle du territoire :

- Renforcer la connectivité sur le territoire
- Offrir une mobilité à moindre coût pour les habitants
- Limiter l'impact carbone des déplacements sur le territoire
- Mailler le territoire de NCPA avec les autres EPCI proches
- Rendre plus efficace la mobilité pour les populations cibles (personnes âgées, jeunes, ...)

Conclusion :

Le diagnostic des déplacements issu de l'enquête mobilité du Calvados converge vers les constats opérés lors de l'élaboration du projet de territoire :

Les constats	Développement d'une offre de mobilité inscrite au projet de territoire
La mobilité métropolitaine avec Caen la mer et les territoires voisins	1. Renforcer la connectivité du territoire avec la CU Caen la mer à travers la création d'une offre de transport collectif connectée au réseau des transports publics de la Communauté urbaine 2. Développer les modes actifs en maillant le territoire d'itinéraires cyclables connectés entre eux ainsi qu'avec les territoires voisins. 3. Développer l'intermodalité : <ul style="list-style-type: none"> - en créant un réseau d'aires de covoiturage sur les axes stratégiques de passage, - en rétablissant l'offre ferroviaire annuelle de desserte de la gare de Dives Cabourg
La mobilité interne au territoire intercommunal	1. Mettre en place un service de mobilité de proximité en créant une offre de transport collectif spécifique au territoire permettant de répondre aux besoins de déplacement interne des habitants vers leurs pôles de vie et de services. 2. Favoriser la pratique du vélo quotidienne pour les déplacements utilitaires (travail, services et loisirs) en aménageant des liaisons cyclables reliant les bassins de vie entre eux puis en raccordant les villages ruraux à ces itinéraires pour obtenir un maillage cohérent du territoire. 3. Agir pour limiter l'usage de la voiture individuelle : <ul style="list-style-type: none"> - en offrant des solutions de covoiturage génératrices de lien social - en facilitant l'intermodalité à travers la création de pôle d'échange multimodal
La mobilité des jeunes et des seniors	1. Offrir aux jeunes des solutions de transport collectif aisées et cadencées vers leur lieu de formation, de sorties et de travail aussi bien au sein du territoire que vers l'agglomération caennaise 2. Développer les offres de mobilité alternatives à la voiture individuelle permettant le maintien des seniors dans les villages ruraux : transport à la demande, covoiturage solidaire, etc. 3. Développer une offre ferroviaire pour les jeunes à partir de la gare de Dives-Cabourg.

La déclinaison du schéma de mobilité en plan d'actions

Le plan d'actions global

Afin de répondre aux enjeux de mobilité sur le territoire et aux éléments définis dans le projet de territoire, le schéma de mobilité est décliné en actions.

Celles-ci sont ordonnancées autour des grandes problématiques suivantes :

- Mise en œuvre du schéma cyclable,
- Mise en place d'un transport en commun,
- Actions en faveur de la multimodalité à l'échelle du territoire.

Plus spécifiquement, les actions envisagées – sous maîtrise d'ouvrage NCPA sont les suivantes :

Mise en œuvre du schéma cyclable :

- Créer la piste cyclable Nord-Sud permettant le raccordement entre le pays dozuléen et le littoral
- Créer les pistes Est-Ouest permettant le raccordement aux pôles de vie des communes rurales
- Mettre en place une aide pour les habitants du territoire afin de favoriser l'acquisition de vélos électriques (mobilité du quotidien)
- Connectivité du réseau cyclable avec les liaisons des partenaires (CD14 ; EPCI voisins)

Mise en place d'un transport en commun :

- Mettre en place un service de transport à la demande afin de :
 - o Desservir les services / pôles de commerces depuis les territoires plus isolés
 - o Permettre le rabattement vers des pôles d'échanges
- Créer des terminus de ligne transport à la demande dans les zones les plus denses afin de répondre au besoin de services
- Proposer un outil de réservation simple et adapté à la population
- Permettre une flexibilité du service afin de tenir compte du caractère touristique du territoire.

Actions en faveur de la multimodalité à l'échelle du territoire :

- Définir les orientations du programme du pôle multimodal sur le site de la gare ferroviaire de Dives-Cabourg (quels services pour quel usage de la population)
- Créer des aires de covoiturage aux standards actuels et positionnées sur les axes structurants du territoire
- Permettre le déploiement de bornes de recharge électriques sur les aires et les zones de hub de mobilité,
- Accompagner le développement du covoiturage courte distance.

Focus sur les actions engagées pour 2024 :

Les actions identifiées sur l'exercice 2024 s'entendent comme les premiers services offerts à la population permettant de développer la compétence mobilité. Complémentairement, cette mise en œuvre effective s'apparente à un test pour le territoire. Les durées de mise en œuvre devront être suffisamment conséquentes pour être représentatives de leur efficacité.

Mise en œuvre du schéma cyclable :

Définition des actions à mener – une priorisation de l'axe Nord – Sud :

- Lancement de la consultation de maîtrise d'œuvre pour le projet prioritaire,
- Etude technique et concertation politique avec les Communes et le Département pour retenir l'itinéraire définitif de la liaison Dozulé-Goustranville-Dives-sur-Mer.
- Validation des études d'avant-projet du projet retenu,
- Lancement des études techniques complémentaires (géomètre, géotechnique, topographie),
- Rédaction des dossiers environnementaux règlementaires,
- Lancement des négociations foncières pour acquisition des parcelles manquantes.

Mise en place d'un transport en commun :

- Finalisation du « tour de table » avec les opérateurs pouvant mettre en œuvre un service de Transport à la Demande,
- Validation des modalités de mise en œuvre – Priorisation du transport à la demande du fait de la typologie du territoire,
- Consultation des opérateurs sur la base d'un cahier des charges répondant aux besoins du territoire,
- Mise en place effective du service à titre expérimental,
- Plan de communication auprès de la population pour présenter le service.

Actions en faveur de la multimodalité à l'échelle du territoire :

- Conventonnement avec BLABLACAR DAILY pour la mise en place d'un accompagnement financier NCPA au covoiturage « courte distance »
 - o Charge annuelle environ 60 000,00 €
 - o Subvention de 30 000,00 € de l'Etat soit charge nette de 30 000,00 € pour NCPA
- Plan de communication pour mise en place du service covoiturage sur le territoire,
- Promotion / synthèse des services déjà existants sur le territoire,
- Identification des zones de covoiturage sur le territoire,
- Participation à la réflexion avec les opérateurs de transport susceptibles de candidater au lot étoile ferroviaire de Caen.
- Développement du pôle multimodal à proximité de la gare de Dives Cabourg.

La gouvernance de la stratégie de mobilité

La gouvernance de la stratégie doit permettre le double portage politique et technique de la démarche, à la fois en interne en facilitant la lisibilité et le décloisonnement, et en externe en associant les différents partenaires aux moments clés pour assurer l'acceptabilité la plus large possible.

La gouvernance doit se poursuivre au-delà de l'approbation de la stratégie pour faciliter sa mise en œuvre et permettre de poser les jalons du suivi et de la mise en œuvre des actions.

Le comité de pilotage et le portage politique

Le comité de pilotage est en charge des orientations de la stratégie de mobilité (ambition, objectifs, désignation du pilote référent), de la définition des choix et des solutions et de la validation du plan avant approbation. Il peut également être l'organe de suivi et d'évaluation de la stratégie après sa mise en œuvre, au fil de l'eau (adaptation, correction...), sur la base des éléments de mesure fournis par le comité technique.

La constitution du comité de pilotage répond à la volonté de coconstruire une démarche dynamique et partenariale. Peuvent y être invités les représentants :

- De la collectivité porteuse de la stratégie de mobilité,
- Des AOM situées à proximité ;
- Du conseil régional (dans sa posture de chef de file de la mobilité et en sa qualité d'organisateur de transports scolaires),
- Du conseil départemental (au titre de sa compétence voirie et infrastructures),
- Des associations représentantes d'usagers.

Le comité technique et le portage technique

Le comité technique est chargé de la réalisation technique des différentes actions de la stratégie de mobilité, en relation ou non avec un bureau d'études prestataire. Il est coordonné par un chef de projet et généralement plus restreint que le comité de pilotage. C'est l'organe de construction et de travail autour des différentes phases du plan de mobilité. Il assure la communication du projet et alimente le comité de pilotage au cours des différents jalons du projet pour les soumettre à validation. Dans le cas d'un accompagnement par un bureau d'études ou une agence d'urbanisme, un référent sera désigné au sein du comité technique (souvent le chef de projet) pour animer et suivre les travaux du bureau d'études.

Le comité technique est constitué de techniciens représentant les différents partenaires impliqués dans cette démarche. Il peut également comprendre des représentants d'usagers. Tous ces acteurs peuvent avoir des compétences (mobilité, infrastructure, urbanisme, environnement...) et des positionnements très variés.

Les leviers de réussite sont ceux rencontrés dans les démarches projet : une volonté politique forte, un réel travail régulier de coordination, de la diplomatie et un suivi rigoureux du plan de charge et des moyens alloués au projet.

L'évaluation et l'ajustement de la stratégie de mobilité et des actions

Comme pour toute action publique, la stratégie de mobilité qui sera développée sur le territoire ainsi que le plan d'actions associé devra faire l'objet d'une évaluation sur la base de critères préalablement définis :

ÉVALUATION	Exemples d'indicateurs
Pratiques de mobilité	<ul style="list-style-type: none"> • Part modale des différents modes de déplacements dans la mobilité quotidienne • Part des différents modes dans les déplacements de courte portée • Part modale des différents modes de déplacements dans la mobilité domicile-travail • Distances domicile-travail • Nombre d'actifs travaillant à l'extérieur du territoire d'étude • Modes d'accès à différents générateurs de déplacements
Environnement	<ul style="list-style-type: none"> • Émissions de gaz à effet de serre dus aux transports • Mesures de qualité de l'air à proximité d'axes de circulation • Mesures du bruit à proximité d'axes de circulation
Social	<ul style="list-style-type: none"> • Population des quartiers d'habitat social à moins de 500 mètres d'une ligne de transports collectifs • Nombre de bénéficiaires des tarifs sociaux dans les transports collectifs • Arrêts ou véhicules de transports collectifs accessibles aux personnes à mobilité réduite
Sécurité des déplacements	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre et typologie des accidents • Niveau de gravité des accidents • Nombre d'usagers vulnérables tués ou blessés • Localisation des points noirs (zone d'accumulation des accidents corporels)

Source : 5 CEREMA

Les critères présentés dans le tableau ci-dessus sont un exemple d'indicateurs permettant de juger de la pertinence des actions entreprises et de leurs retombées pour le territoire.

Le suivi de ces indicateurs permettra d'ajuster les actions en fonction des retours obtenus et mettre en œuvre les mesures d'amélioration si nécessaire.