

POA

4.2 PROGRAMME D'ORIENTATIONS ET D'ACTIONS DÉPLACEMENTS

*document arrêté le 15 octobre 2019
document approuvé le 17 décembre 2019*

*Vu pour être annexé à la délibération du Conseil
Communautaire,*

*Le Président d'Evreux Portes de Normandie et Maire d'Evreux -
Guy Lefrand,*

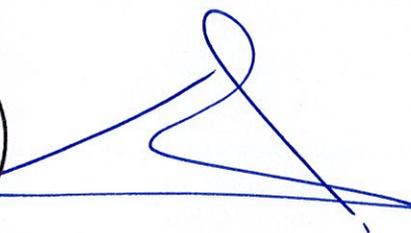


Table des matières

Concrétiser la prise de compétence Mobilité d'Evreux Porte de Normandie	4
OUTILS ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE.....	7
PILOTES ET PARTENAIRES ASSOCIÉS	7
ESTIMATIONS FINANCIÈRES.....	8
CALENDRIER PREVISIONNEL	8
INDICATEURS DE SUIVI.....	8
TERRITORIALISATION DE L'ACTION	8
Restructurer l'offre de transports collectifs et proposer un « schéma de mobilité d'ensemble ».....	9
OUTILS ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE.....	10
PILOTES ET PARTENAIRES ASSOCIÉS	11
ESTIMATIONS FINANCIÈRES.....	12
CALENDRIER PREVISIONNEL	12
INDICATEURS DE SUIVI.....	13
TERRITORIALISATION DE L'ACTION	13
Mettre en place un système de covoiturage à l'échelle de l'ensemble du territoire	14
OUTILS ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE.....	14
PILOTES ET PARTENAIRES ASSOCIÉS	16
ESTIMATIONS FINANCIÈRES.....	17
CALENDRIER PREVISIONNEL	17
INDICATEURS DE SUIVI.....	17
TERRITORIALISATION DE L'ACTION	17
Développer un véritable maillage d'itinéraires actifs	18
OUTILS ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE.....	19
PILOTES ET PARTENAIRES ASSOCIÉS	21
ESTIMATIONS FINANCIÈRES.....	21
CALENDRIER PREVISIONNEL	21
INDICATEURS DE SUIVI	22
TERRITORIALISATION DE L'ACTION	22



Adapter l'offre de mobilité à tous les publics et accompagner les habitants dans l'évolution des pratiques23

OUTILS ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE.....	23
PILOTES ET PARTENAIRES ASSOCIÉS	24
ESTIMATIONS FINANCIÈRES.....	24
CALENDRIER PREVISIONNEL	24
INDICATEURS DE SUIVI.....	25
TERRITORIALISATION DE L'ACTION	25

Développer une solution de mobilité innovante par un partage massif des usages26

OUTILS ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE.....	27
PILOTES ET PARTENAIRES ASSOCIÉS	28
ESTIMATIONS FINANCIÈRES.....	28
CALENDRIER PREVISIONNEL	29
INDICATEURS DE SUIVI.....	29
TERRITORIALISATION DE L'ACTION	29

Concrétiser la prise de compétence Mobilité d'Evreux Porte de Normandie



DESCRIPTIF ET OBJECTIFS DE L'ACTION

Contexte

L'évolution récente des compétences et du périmètre de l'EPCI constitue une opportunité pour le territoire. Elle doit permettre de définir une politique de mobilités adaptée qui réponde aux enjeux stratégiques identifiés.

La mise en œuvre de cette stratégie nécessite pour le territoire de concrétiser en premier lieu la prise de compétence Mobilité sur la totalité de son ressort territorial. Actuellement en effet, la Région Normandie exerce encore de manière effective l'organisation des transports au sein d'une part conséquente du territoire d'EPN.

Cette prise de compétence effective « Mobilité » d'EPN, sur la totalité de son ressort territorial, constituera un prérequis au développement d'un système complet de déplacement, réorganisé et harmonisé, qui soit pertinent (répondre aux besoins) et pérenne (financièrement notamment).

Tout l'enjeu d'une prise effective de compétence réussie consiste à introduire un nouvel acteur institutionnel dans un système de déplacement préétabli tout en :

- ⇒ Améliorant le service dispensé à l'utilisateur ;
- ⇒ Favorisant l'intermodalité entre les réseaux appartenant à différents Organismes et Opérateurs ;
- ⇒ Limitant les effets financiers inflationnistes d'une prise de compétence (recherche du maintien de mutualisation de postes de dépenses autant que possible pour éviter les coûts redondants entre plusieurs AOT¹ / Exploitants).

Transfert et coordination

En terme d'actions, ce transfert de compétence va ainsi se traduire par la définition précise du périmètre géographique et fonctionnel du transfert de compétence via 2 grandes composantes indissociable l'une de l'autre :

- ⇒ Définition d'un « accord socle », d'une part, qui correspond à ce qui sera définitivement transféré à EPN (en terme de services, de moyens, de responsabilités).
- ⇒ Construction d'un « accord de mutualisation et de coordination » des transports / offre de mobilité, d'autre part, impliquant les différentes AOT / AOM² (SNCF, Régions Normandie mais aussi Centre-Val-de-Loire, Agglomérations voisines d'EPN) pour les services « entrants / sortants » du ressort territorial d'EPN qu'il sera opportun de mutualiser et/ou coordonner entre AOT afin d'optimiser les moyens généraux affectés sur les axes desservis, et assurer une réelle intermodalité des offres de transport / mobilité déployées.

¹ AOT : Autorité Organisatrice de Transport (Régions).

² AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité (Agglomérations / syndicats mixtes loi SRU).

Dans le détail, l'Accord socle devra permettre de :

- ⇒ Définir les services de transports transférés (SRO³, SATPS⁴ et TAD⁵), leur organisation et leur financement.
- ⇒ Les conditions de transfert des points d'arrêt et des abris-voyageurs.
- ⇒ Les ressources humaines (en ETP⁶) liées à ce transfert, de la Région Normandie, voire de la Région Centre Val-de-Loire, au profit d'EPN.
- ⇒ Les principes, les responsabilités et les règles de financement pour la finalisation de la mise en accessibilité des services réguliers et de la chaîne de déplacement vis-à-vis des personnes en situation de handicap et des PMR⁷.
- ⇒ Les conditions de transfert du système billettique Atoumod afin de rechercher à pérenniser et à poursuivre le développement de l'intermodalité entre tous les réseaux de mobilités partenaires de Normandie.

L'Accord de coordination devra quant à lui identifier les services à mutualiser avec les autres AOT, à la fois en terme de desserte mais également en terme de systèmes numériques et supports billettiques (interopérabilité), d'information, etc.

La coordination des réseaux et des services de mobilité est en effet essentielle pour parvenir réellement à une « intermodalité » réussie. Cette tâche consistera ainsi à traiter les éléments suivants :

- ⇒ Les responsabilités des Organismes ;
- ⇒ Les conditions d'utilisation des services mutualisés et les règles applicables ;
- ⇒ Les principes communs fixés entre toutes les AOT, à la fois en terme de :
 - Règlements applicables aux usagers ;
 - Qualité de service, notamment en période d'aléas ;
 - Impacts contractuels (le cas échéant) pour les différentes AOT.
- ⇒ Partage d'informations, CNIL et système d'information multimodal ;
- ⇒ Autorisation de circulation ;
- ⇒ Conditions tarifaires et recherche de règles homogénéisées au niveau du « parcours client (vente) » ;
- ⇒ Coordination physique des réseaux :
 - Pôles d'échange et points d'arrêt intermodaux ;
 - Signalétique / information physique ;
 - Règles d'aménagement concertées (sécurité, accessibilité et partage du domaine public).
- ⇒ Synthèse du régime financier de l'accord de coordination et de mutualisation des services de mobilité entre les différentes AOT / AOM.

³ SRO : Services Réguliers Ordinaires qualifiés également communément de « lignes régulières interurbaines ».

⁴ SATPS : Services A Titre Principal Scolaire, qui correspondent aux « transports scolaires ».

⁵ TAD : Transport A la Demande.

⁶ ETP : Equivalent Temps Plein.

⁷ PMR : Personne à Mobilité Réduite.

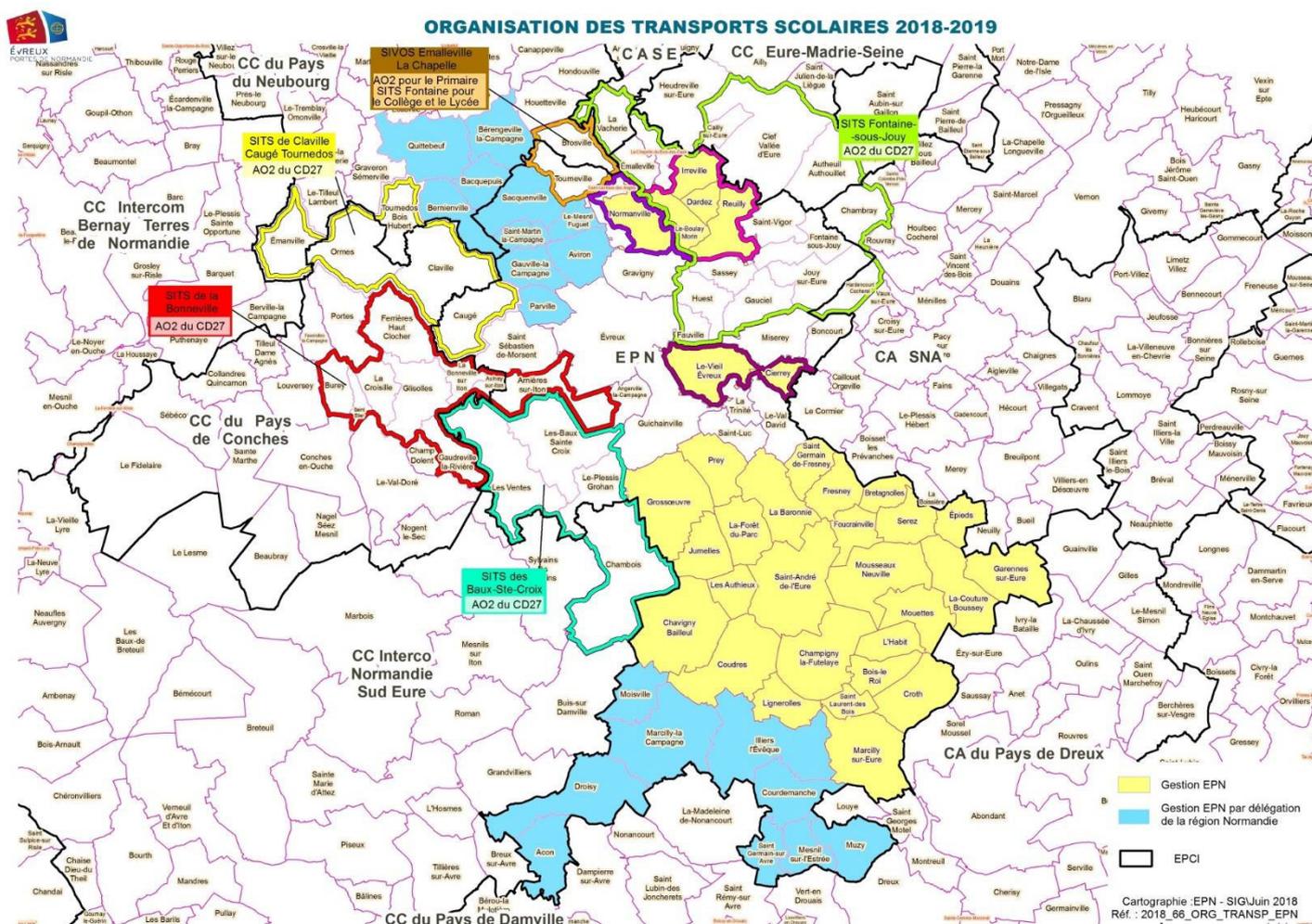
Harmonisation territoriale : la spécificité des transports scolaires

A ce jour, de multiples entités, en délégation, ou en compétence propre, agissent dans le champ des transports scolaires dans le ressort territorial d'EPN.

Ces entités sont tantôt circonscrites à l'intérieur du territoire d'EPN, tantôt à cheval. Elles dispensent un service de transport, notamment dans l'accueil et dans l'application de tarifs, qui leur est propre. Une réflexion sera nécessaire à ce sujet afin de rechercher une application uniformisée des dispositions de transports scolaires pour l'ensemble des bénéficiaires ressortissants du périmètre d'EPN, tout en recherchant le maintien d'une proximité à la fois dans :

- La relation avec les usagers ;
- La gestion des services de transports sur le terrain (demandes d'ajustements, procédures en cas d'aléas, etc.).
- La participation aux éventuelles réformes éducatives.

Carte des entités actuelles en charge de la gestion des transports scolaires :



La prise de compétence passera ainsi nécessairement par un travail de restructuration administrative dans le ressort territorial d'EPN.



OUTILS ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

La prise de compétence s'appuiera sur une analyse fine des ressources avant de proposer une stratégie globale de « transfert et de coordination ». Les objectifs de l'étude devront être, a minima :

- ⇒ De procéder à l'inventaire de l'ensemble des dessertes et des services, des coûts et des recettes associées ;
- ⇒ Au diagnostic des conditions physiques de l'intermodalité + propositions.
- ⇒ A l'analyse des règlements intérieurs applicables sur les réseaux dans l'optique de dégager « un socle commun » de service (réglementaire, physique, numérique, qualitatif, etc.).
- ⇒ A l'analyse de faisabilité et d'impact de scission des contrats.
- ⇒ Aux chiffrages généraux.

Une attention particulière sera portée à la coordination avec les territoires environnants, en animant autant de temps d'échanges que de besoins :

Intercom Bernay Terres de Normandie, Agglomération du Pays de Dreux, Communauté de Communes du Pays de Conches (dans le cadre de l'élaboration du SCOT), Communauté d'Agglomération Seine Eure, Seine Normandie Agglomération, Région Normandie, Région Centre Val de Loire (pour les SATPS) ainsi que diverses structures syndicales locales (pour les transports scolaires – au titre de la coordination).

Cette étude donnera ensuite lieu à la conduite de négociations avec les différents acteurs, en vue de stabiliser les accords en question. La convention de transfert Région Normandie > EPN constitue l'élément central de ce transfert.

Ensuite, EPN définira sa stratégie contractuelle en vue d'organiser l'exploitation de l'ensemble des dessertes qui lui reviendront et de formaliser les contrats afférents.

EPN s'adjoindra les services d'un Assistance à Maîtrise d'Ouvrage pour procéder à l'inventaire des éléments techniques et aux chiffrages afférents.



PILOTES ET PARTENAIRES ASSOCIÉS

Pilote de l'action : Evreux Porte de Normandie.

Partenaires associés :

- ⇒ Autorités organisatrices citées *supra*.
- ⇒ Communes.
- ⇒ Communauté éducative (transports scolaires).

Partenaires techniques : SNCF, Exploitants, Gestionnaires de voiries, multiples prestataires de services.



ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Coût d'investissement :

50 k€ pour l'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage, sur le volet spécifique « transfert et coordination ».

Nota :

Le volet technique complet de réorganisation de l'ensemble des dessertes figure dans une autre fiche action.

Coût de fonctionnement :

L'impact financier de la montée en puissance du service Mobilités d'Evreux Porte de Normandie devra être estimé le plus précisément possible par l'étude d'AMO. Cette étude devra également permettre d'estimer le montant du transfert de charges adéquat, qui dépendra du nombre d'élèves inscrits dans les établissements scolaires d'Evreux Porte de Normandie et qui utilisent le réseau de transport scolaire.



CALENDRIER PREVISIONNEL

Lancement de l'étude d'AMO :

Dernier trimestre 2019.

Transfert effectif de la compétence de la Région à Evreux Porte de Normandie :

Septembre 2021.



INDICATEURS DE SUIVI

Ils sont les suivants :

- ⇒ Actes administratifs de transfert et montants financiers associés.
- ⇒ Volume de services transférés :
 - Kilomètres,
 - Heures de conduite,
 - Flotte de véhicules.
- ⇒ Ratios de productivité du réseau : Fréquentation des lignes régulières, urbaines et interurbaines, des lignes de transports scolaires, et nombre de voyageurs / kilomètre.
- ⇒ Place kilométrique proposées (tous modes de transports collectifs).
- ⇒ Fréquentation :
 - Nombre d'usagers commerciaux.
 - Nombre d'élèves transportés par an.



TERRITORIALISATION DE L'ACTION

Ensemble du territoire d'Evreux Porte de Normandie.

Restructurer l'offre de transports collectifs et proposer un « schéma de mobilité d'ensemble »



DESCRIPTIF ET OBJECTIFS DE L'ACTION

L'offre actuelle est encore marquée par les anciens découpages administratifs et les précédentes répartitions de compétence ce qui conduit à des incohérences et disparités en matière de tracés, de fréquences et de niveaux de service à l'échelle du territoire.

L'analyse de l'offre et sa restructuration permettra de questionner la qualité de service attendue mais également de fixer des exigences propres à EPN à ce sujet.

Cette analyse portera autant sur :

- ⇒ Le périmètre du réseau Transurbain (SRO / SATPS) ;
- ⇒ Les lignes régulières interurbaines (SRO),
- ⇒ Les dessertes scolaires (SATPS),
- ⇒ Les services de transport à la demande (TAD).

La validation des services réorganisés donnera lieu à formalisation du volet contractuel par la suite, de sorte à ce que EPN finance et organise la totalité de ces dessertes. Les futurs contrats intégreront ainsi le nouveau « plan de transport » d'EPN.

Afin d'aboutir à un véritable « système de mobilités », ce plan de transport sera enrichi de 2 éléments :

- ⇒ L'articulation entre les modes et les différents services :
 - Transports publics routiers de personnes ;
 - Covoiturage (voir l'action spécifique au sujet pour plus de précisions) ;
 - Modes actifs (voir l'action spécifique au sujet pour plus de précisions).
- ⇒ L'articulation entre les différents réseaux et services pilotés par les AOT partenaires, sur la base des travaux de coordination cités en fiche précédente.

Enfin, ce sera le service global à l'utilisateur qui sera analysé afin de déboucher sur le « schéma des mobilités » d'EPN. Dans ce cadre, des propositions seront formulées en matière :

- ⇒ De tarification harmonisée à l'échelle de l'ensemble du ressort territorial d'EPN.
- ⇒ De développement d'outils numériques autant dans l'information multimodale, la vente des titres de transports, que dans le développement de titres multimodaux (train + urbain par exemple).
- ⇒ D'accueil des usagers et de procédures harmonisées.
- ⇒ De promotion, d'éducation et de sensibilisation à la sécurité, etc.
- ⇒ D'offre combinée : stationnement VL + services de mobilité en premiers et derniers kilomètres.

La concrétisation de ce schéma permettra de mieux lier les offres entre VL / capacités de stationnement – transports urbains – transports interurbains – nouvelles formes de mobilité, en recherchant à proposer un véritable « choix modal » aux ressortissants d'EPN.

Cette dynamique contribuera directement à réduire les émissions de gaz à effet de serre générés par les déplacements. A ce titre, l'évaluation et les calculs des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques générés par les déplacements sur le territoire d'Evreux Porte de Normandie seront intégrés dans le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), arrêté en Conseil communautaire du 17 décembre 2019 (le PCAET s'impose au PLUi-HD). L'impact des actions du volet Déplacements du PLUi sur le bilan d'émissions de GES sera donc directement pris en compte dans le document PCAET.



OUTILS ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

Procéder à une analyse technique complète du plan de transport actuel :

Pour ce faire, en terme de prérequis, EPN doit :

- « Géoréférencer » l'ensemble de ses points d'arrêt et identifier précisément les lieux d'intermodalité ;
- Procéder à des comptages pour fiabiliser les relevés de vente ainsi que les origines – destinations des usagers, sur les services réguliers.

Un diagnostic technique complet, avec l'appui d'une AMO, portera ensuite sur (SRO, SATPS) :

- Les unités d'œuvre (heures de conduite en charge, kilomètres réels commerciaux, forfaits de Haut-le-Pied (dit « HLP ») et de prise / coupure / fin de service, nombre de véhicules requis pour l'exécution du plan de transport, le tout en volume et en coût).
- Les effectifs aux points de montée, permettant de mettre en évidence les charges et dégager les premiers faisceaux de dessertes.
- L'élaboration de plusieurs propositions de plan de transports (habillage / graphicage).
- Les pôles générateurs de trafic. A cet égard, une attention particulière sera portée aux perspectives de développement des communes sur 10 ans, telles que figurants dans les autres pièces constitutives du PLUi-HD, de sorte à mettre en adéquation les besoins actuels et futurs, ainsi que le maillage de dessertes.

En parallèle, le niveau de service souhaité par EPN sera défini :

- En terme de temps de trajets, à la fois sur les lignes urbaines, interurbaines et scolaires.
- En terme de rapidité, de fréquences, etc.

En fonction du scénario retenu, il sera formalisé la solution technique optimale en termes de niveau et de qualité de service, ainsi qu'en terme de coût pour la Collectivité. En découlera un travail d'allotissement contractuel (regroupement des dessertes-véhicules par secteurs géographiques cohérents).

Cette étude technique doit permettre d'aboutir à une structuration complète des services publics routiers de transport de personnes. Les grands objectifs qui se sont dégagés à ce sujet sont les suivants :

Restructuration du réseau des lignes régulières (SRO) :

- Consolider un axe stratégique de transport collectif entre Evreux et Saint-André-de-l'Eure, proposant des temps de parcours compétitifs ;
- Privilégier pour cet axe une localisation stratégique des points d'arrêts. Le stationnement automobile à proximité immédiate des points d'arrêt de la ligne sera recherché, sur des aménagements existants ou futurs.

Cette affirmation de l'axe stratégique sera s'accompagnée d'une refonte de l'offre de desserte depuis le sud du territoire d'EPN. L'une des hypothèses techniques à étayer / confirmer le cas échéant consiste à proposer un rabattement vers Saint-André-de-l'Eure, depuis les franges sud du territoire, en privilégiant des temps de parcours compétitifs. Dans ce cadre, la commune précitée devient un point nodal majeur du système de mobilité, vers lequel converge, en sus des services réguliers de transports publics, les dessertes à la demande, mais également les offres de covoiturage ainsi que les modes doux.

Au niveau d'Evreux, « l'espace gare ferroviaire » sera conforté dans sa fonction de point nodal majeur également, pour tous les modes (dont l'offre de stationnement VL), autant côté *nord* (Boulevard Gambetta) que côté *sud* (côte de la Madeleine) du faisceau ferroviaire.

Réorganisation des lignes scolaires (SATPS) :

- Améliorer / optimiser le fonctionnement des transports scolaires par un travail sur les tracés pour réduire les disparités de l'offre qui existent entre les différentes parties du territoire d'Evreux Porte de Normandie, en particulier en termes de temps de trajet, de distance inter-arrêt et de distance aux établissements scolaires.
- Cette réorganisation des tracés devra être croisée avec une étude de la carte scolaire et des périmètres des Regroupements Pédagogiques Intercommunaux.

Analyse du Transport à la Demande :

Il conviendra de réaliser une évaluation des dispositifs existants (Taxi-Bus et Samibus) :

Fréquentation, coût financier, visibilité du dispositif, facilité de réservation, axes de progrès. Cette évaluation permettra de déterminer les conditions de viabilité (confortement / refonte) du service de TAD sur notre territoire.

Harmonisation de la tarification :

Mise en place d'une tarification commune aux lignes urbaines, interurbaines et de transports scolaires, pour accroître la lisibilité et affirmer une offre globale de mobilité à l'échelle du territoire. Des tarifications multimodales (bus/train) pourront être proposées, en partenariat avec les AOT et opérateurs de transports partenaires.

Le travail de la tarification portera tout autant sur la définition d'une gamme tarifaire par profil, mais également par mode (dont VL et services vélo). L'une de ces composantes traitera également d'offres combinées type P+R (parc relais), afin de conduire une action concrète en faveur du rééquilibrage des parts modales. Une étude d'opportunité et de faisabilité pour l'aménagement et la localisation d'aires de stationnement « P+R » sera également conduite.



PILOTES ET PARTENAIRES ASSOCIÉS

Pilote de l'action :

Evreux Porte de Normandie.

Partenaires associés :

- Communes du territoire d'EPN, et communes extérieures mais intégrées dans un RPI / syndicat scolaire en lien avec EPN ;

- ⇒ Toutes les Autorités organisatrices de transport limitrophes ;
- ⇒ Rectorat et Etablissements scolaires ;
- ⇒ Région Normandie, service Transports et service Lycées ;
- ⇒ Département de l'Eure, service éducation et voiries ;
- ⇒ Prestataires et opérateurs de transports actuellement titulaires ;
- ⇒ Autres services déconcentrés de l'Etat ;
- ⇒ Divers AMO et Maîtres d'œuvre ;
- ⇒ « Start-up » / entreprises pour les solutions de mobilité modes doux et mobilités alternatives.



ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Coût d'investissement :

- ⇒ 100 à 120 k€ HT pour l'étude technique et organisationnelle d'AMO ayant trait à :
 - La proposition d'organisation complète du réseau de services réguliers et à la demande.
 - L'élaboration du schéma de mobilité durable d'EPN.
- ⇒ 35 k€ HT pour l'étude d'opportunité et de faisabilité de solutions de stationnement de type « P+R », localisation et chiffrage.
- ⇒ Les coûts d'infrastructures et d'urbanisme relatifs au réaménagement de « l'espace gare d'Evreux » feront l'objet d'une analyse spécifique courant 2019 et 2020.

Les autres coûts d'investissements sont détaillés dans les fiches suivantes (itinéraires cyclables, covoiturage, etc.).

Coût de fonctionnement :

Les coûts de fonctionnement à terme de l'offre de transports collectifs devront être estimés le plus précisément possible par l'étude d'AMO.



CALENDRIER PREVISIONNEL

Lancement de l'étude d'AMO : dernier trimestre 2019.

Mise en œuvre progressive de la réorganisation de l'offre de mobilité :

- ⇒ A compter de 2020 :
 - « Plan Vélo », phase 2 (cf. fiche spécifique *infra*).
 - Service de covoiturage (plateforme numérique de mise en relation).
 - Premier transfert partiel de compétence sur certains transports scolaires.
- ⇒ A compter de septembre 2021 :
 - Prise effective de compétence mobilité sur la totalité du territoire (SRO / SATPS).

- Formalisation complète du plan de mobilité durable d'EPN, en intégrant les « sous-composantes » suivantes aux précédentes :
 - Etude sur les solutions de stationnement type « P+R ».
 - Schéma d'aménagement d'aires de covoiturage (cf. fiche spécifique *infra*).
 - Valorisation de l'hydrogène : inscription dans la continuité du Plan Normandie Hydrogène pour contribuer à la structuration de la filière et développer l'usage des véhicules alimentés par cette énergie.
 - Evolutions des réseaux urbain / interurbain et intégration de l'axe structurant Evreux – Saint-André-de-l'Eure.
- ⇒ A compter de 2023 :
- Déploiement de solutions multimodales.
 - Travaux d'aménagement de l'espace gare d'Evreux.



INDICATEURS DE SUIVI

- ⇒ Evolution des parts modales en matière de déplacements domicile-travail, et de déplacements domicile-études.
- ⇒ Charges de trafic sur les axes routiers par mode (y compris vélos ou piétons).
- ⇒ Taux de motorisation des ménages.
- ⇒ Nombre de personnes par voiture.



TERRITORIALISATION DE L'ACTION

Ensemble du territoire d'Evreux Porte de Normandie :

- ⇒ Déploiement du système de mobilité durable.

Evreux et proche couronne :

- ⇒ Travaux d'urbanisme spécifiques à l'espace gare.
- ⇒ Etude des solutions de rabattement pour les VL type « P+R ».

Mettre en place un système de covoiturage à l'échelle de l'ensemble du territoire

Les caractéristiques d'Evreux Porte de Normandie font que la voiture individuelle constitue le mode de transport principal sur le territoire. Il existe ainsi une dépendance marquée à ce mode de transport. L'objectif de l'action est donc de parvenir à offrir des solutions de mobilités différentes aux habitants souhaitant une alternative à « l'autosolisme », en particulier dans les parties de territoire peu denses, dont la desserte en transports publics reste limitée. L'action constitue l'expression d'un choix fort : Proposer un système de covoiturage impulsé et accompagné par EPN, intégré à l'offre globale de mobilité du territoire et des espaces limitrophes.



DESCRIPTIF ET OBJECTIFS DE L'ACTION



L'objectif prioritaire consiste à développer à la fois :

- ⇒ Un service de covoiturage qui portera en priorité sur les migrations pendulaires, c'est-à-dire les déplacements domicile-travail et domicile-études (pour les étudiants mais pas pour les mineurs). Ce service recensera les offres de covoiturage et les besoins de déplacement. Autant que possible, sous réserve de la CNIL et sur accord des usagers, les trajets proposés seront au maximum mutualisés avec les Territoires limitrophes (CASE, SNA, Agglomération de Dreux, Région Normandie, Communautés de communes, Seine-Maritime, etc.), afin de ne pas disperser excessivement les « lieux numériques » de recherche d'une solution de covoiturage adaptée.
- ⇒ Un maillage d'aires de covoiturage à l'échelle de tout le territoire d'EPN, à proximité immédiate des axes routiers structurants, en privilégiant les carrefours stratégiques.



OUTILS ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

Le service sera mis en œuvre selon les 3 grands axes suivants :

1. Maillage d'aires de covoiturage

« L'officialisation » et la sécurisation de cette pratique devient un enjeu d'intérêt général. EPN souhaite ainsi s'impliquer en définissant un programme d'aménagement et de sécurisation d'aires de stationnement au niveau de sites déjà utilisés par les usagers.

Il s'agit donc d'identifier, d'aménager et de sécuriser des espaces dédiés à la pratique du covoiturage, tout en veillant à la sécurité des véhicules stationnés.

1.1. Identification des secteurs prioritaires de déploiement

- ⇒ Axe de déplacement stratégique Saint-André-de-l'Eure et rabattement depuis les communes du sud d'EPN vers Saint-André-de-l'Eure ;
- ⇒ Pôles ruraux structurants ;

- ⇒ Principales zones de regroupements d'entreprises :
A titre d'exemple, ZAE de la périphérie d'Evreux (Long Buisson, Bois des Communes, Rougemare, La Madeleine), polarités commerciales, contournement ouest d'Evreux, etc.

D'une façon générale, la localisation des aires s'établira préférentiellement en fonction des critères d'accessibilité suivants :

- ⇒ Présence ou proximité d'une offre de transports en commun ;
- ⇒ Passage d'un axe routier stratégique ;
- ⇒ Idéalement, desserte du site par une liaison douce (dans le cadre de la mise en œuvre progressive du maillage du territoire en liaisons douces).

1.2. Principes d'aménagement

Les sites retenus dans le schéma d'aménagement des aires seront ceux qui dénombrent, a minima, 5 véhicules stationnés de manière régulière dont les usagers pratiquent le covoiturage.

Les aires seront visibles et directement accessibles, c'est-à-dire situées au niveau des branches de ronds-points directement par exemple, de sorte à favoriser les échanges depuis / vers toutes les provenances / destinations.

La capacité des aires sera fonction à la fois :

- ⇒ Du trafic circulé sur les axes routiers ;
- ⇒ De l'observation de la pratique, sur la base de relevés périodiques et d'une enquête auprès des *covoitureurs*.

La surface foncière acquise par la Collectivité destinée à accueillir l'aire sera double par rapport à l'emprise de l'équipement. Ceci permettra de doubler, le cas échéant, la capacité de stationnement de l'aire, afin d'anticiper au mieux la croissance de la pratique mais également afin de favoriser progressivement le report modal et/ou le partage des véhicules particuliers. Chaque aire sera ainsi construite selon un principe de « phase 1 » et de « phase 2 optionnelle » (extension).

De même, le plan d'aménagement (en terme d'accès et de circulation interne) permettra, par sa configuration, de poursuivre l'opération en « phase 2 » sans réfection, mais uniquement par des travaux d'extension.

L'équipement de ces aires comprendra :

- ⇒ L'aménagement paysager avec des essences locales ;
- ⇒ La mise en place d'un éclairage de l'aire par l'installation de candélabres, ou la rénovation d'équipements existants ;
- ⇒ La mise en place de portiques afin de limiter l'accès du site aux véhicules légers ;
- ⇒ Des places de stationnement pour les véhicules de personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite ;
- ⇒ La signalétique spécifique « aire de covoiturage », ainsi que le jalonnement ;
- ⇒ En fonction des sites, un abri-voyageur pour accéder aisément au réseau régulier de transport ;
- ⇒ La qualité du revêtement sera fonction des sites et de la fréquentation attendue. Il sera recherché, autant que possible, des revêtements ainsi que des aménagements répondant positivement au *coefficient de biotope*.

En cas de besoin et d'opportunité, ces aires pourront être équipées :

- ⇒ D'un système de vidéosurveillance ;
- ⇒ De dispositifs de recharge des véhicules électriques, et éventuellement, pour certaines aires « tests », des dispositifs de recharge hydrogène (dans le cadre du Plan Normandie Hydrogène et des réflexions déjà existantes).

1.3. Modalités d'entretien des aires

A définir ultérieurement.

2. Solution numérique et services

Lancement d'une consultation pour retenir un exploitant répondant aux critères suivants :

- ⇒ Orientation de l'offre vers les trajets domicile-travail ;
- ⇒ Organisation du service autour d'une application mobile, plus souple et moins coûteuse que la mise en place de bornes. Le service pourra proposer uniquement des lignes virtuelles, complémentaires au réseau de transports publics, en rabattement ;
- ⇒ Intégration dans le service d'une interconnexion avec les réseaux de transport, pour favoriser l'intermodalité ;
- ⇒ Proposition d'une garantie de retour.

En outre, le prestataire retenu devra être en mesure d'accompagner EPN pour proposer une exploitation pertinente du service ainsi qu'un appui à la mise en œuvre opérationnelle (campagne marketing, encouragement au changement de pratique, démarchage des entreprises, ciblage sur les profils ayant des difficultés de mobilité).

3. Suivi opérationnel, promotion et évaluation

- ⇒ Communiquer sur l'intérêt du service :
Organiser un événementiel visant en priorité les communes desservies par les principaux axes routiers (N154, RD52, etc.), par exemple chaque année au cours de la semaine européenne de la mobilité.
- ⇒ Fédérer des communautés d'utilisateurs par des opérations de communication ciblées et personnalisées auprès des entreprises du territoire (communication auprès des salariés, mise à disposition de places réservées sur les parkings, calculs d'économies et recensement / analyse des besoins non satisfaits).
- ⇒ Evaluer le système avant renouvellement du contrat du prestataire / mise en concurrence.



PILOTES ET PARTENAIRES ASSOCIÉS

Pilote de l'action :
Evreux Porte de Normandie.

Partenaires associés :

- ⇒ Ensemble des communes du territoire d'EPN.

- ⇒ Entreprises du territoire et principales administrations.
- ⇒ Région, EPCI et AOT limitrophes.
- ⇒ Services de l'Etat.
- ⇒ Exploitants des routes.
- ⇒ Prestataires de services.



ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Aménagement des aires :

- ⇒ 200 k€ HT / an sur une durée à déterminer en fonction du nombre d'aires retenues dans le schéma.

Service :

- ⇒ Communication sur la mise en place du service : autour de 25 k€ HT la première année.
- ⇒ Coût de fonctionnement annuel :
Dépend du prestataire et du business model associé. De l'ordre de 50 k€ HT / an.



CALENDRIER PREVISIONNEL

- ⇒ Sélection du prestataire de service : début 2020.
- ⇒ Schéma d'aménagement des aires de covoiturage : 2021.
- ⇒ Premiers travaux d'aménagement d'aires : 2022.



INDICATEURS DE SUIVI

- ⇒ Nombre de trajets de covoiturage par an.
- ⇒ Nombre de passagers covoiturés par an.
- ⇒ Nombre d'aires de covoiturage identifiées.
- ⇒ Nombre de véhicules par aire (moyenne par jour).



TERRITORIALISATION DE L'ACTION

Ensemble du territoire d'Evreux Porte de Normandie, sur les lieux stratégiques identifiés et retenus dans le schéma.

Développer un véritable maillage d'itinéraires actifs

Le développement des mobilités actives est déjà une réalité sur le territoire. Ainsi, la ville d'Evreux a engagé en 2018 la réalisation d'un Plan Vélo (« VéloO ») visant à créer un maillage autour et dans la ville, afin de relier tous les quartiers entre eux, accéder au centre et connecter les principaux lieux d'activités et de services.

La démarche « véloO » d'EPN se veut globale, c'est-à-dire :

- Créer des infrastructures « modes actifs » en site propre ou sur voirie partagée, et procéder à la pose de l'ensemble du jalonnement pour matérialiser de manière continue l'ensemble des itinéraires cyclables et actifs.
- Développer un service de location de longue durée de vélos à assistance électrique (expérimenté en 2019).
- Développer le numérique, notamment les applications mobiles *Transurbain* et *Smart Evreux* pour intégrer le vélo, la réservation, la location, le paiement, mais également pour disposer d'une interface de repérage et de guidage sur smartphone pour se déplacer d'un point A à un point B sur les itinéraires actifs d'EPN.
- Conduire une démarche innovante de concertation au sujet du plan vélo d'EPN avec les élus puis avec un panel représentatif des différents profils d'utilisateurs, dans le but de :
 - Faire participer des groupes d'acteurs afin de coconstruire le projet véloO de l'agglomération, en associant nos concitoyens, pour définir ensemble les itinéraires, les services et les améliorations à prévoir ;
 - Cerner les différents usages du vélo en fonction de l'ensemble des profils et des attentes (sonder les étudiants, les actifs, les personnes en insertion, les touristes, mais aussi les jeunes, les seniors, les personnes en situation de handicap, etc.) ;
 - Vérifier que nos itinéraires actifs, nos équipements et notre service répondent à la pluralité des usages, mais également aux conditions de confort et de sécurité.
- Conduire des actions pédagogiques vis-à-vis de certains publics spécifique et encourager, à terme, l'usage du vélo (nos collégiens, lycéens, nos entreprises, mais également des prestataires qui pourraient développer l'usage du vélo partagé pour se rendre à l'école⁸, etc.).
- Mener des opérations de sensibilisation et d'aide spécifique auprès de certains publics, via notre partenaire Wimoov.

L'objectif d'EPN est d'augmenter à moyen terme la part modale du vélo de +3 voire +5%.

Ce plan *véloO* s'articulera avec le schéma cyclable départemental ainsi qu'avec les projets des EPCI voisines.

⁸ https://www.francetvinfo.fr/economie/automobile/diesel/video-et-si-on-allait-a-l-ecole-en-pedalant_3087483.html



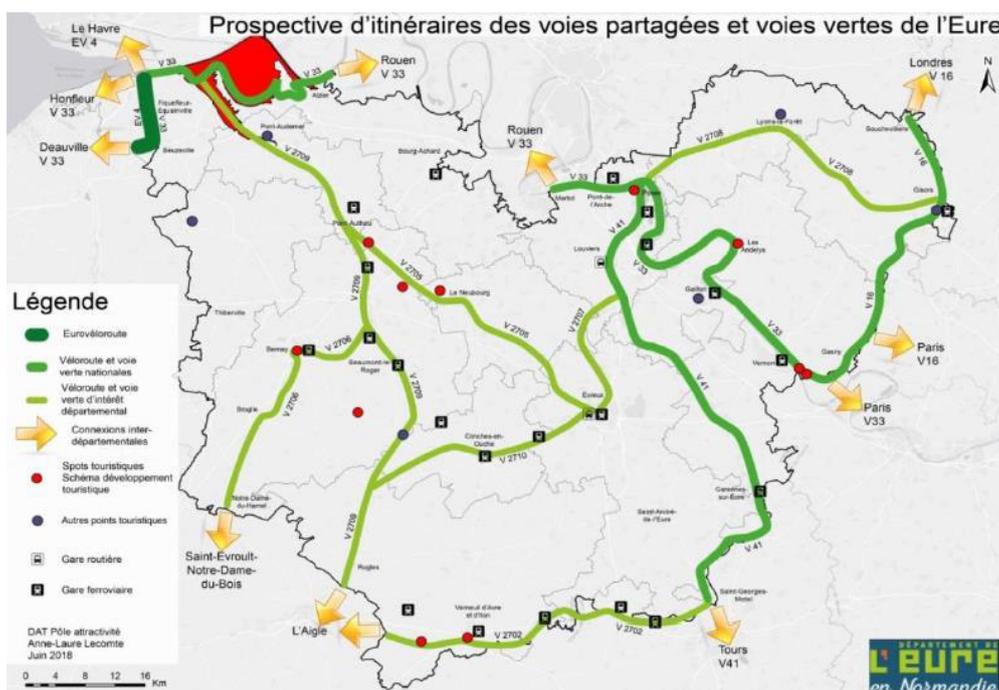
1. Etre complémentaire du schéma départemental et de ceux des EPCI voisines

1.1. A petite échelle

Le maillage à petite échelle, devra s'appuyer sur l'existant et les potentiels :

Voie verte de la vallée de l'Eure, projet de véloroute de la vallée de l'Iton, création d'une liaison structurante entre Evreux et Saint-André-de-l'Eure (voire Marcilly-sur-Eure) en s'appuyant sur le potentiel foncier de l'ancienne voie ferrée.

Le réseau d'EPN sera connecté à celui du Département, tel que figurant sur la carte ci-dessous :



1.2. Localement, à grande échelle

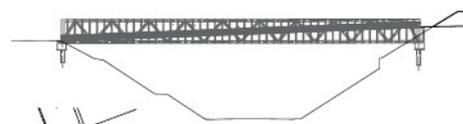
Aujourd'hui la voie verte *Le Bec Helloin – Evreux* s'arrête au lieu-dit de « la Cavée Boudin », à moins d'un kilomètre à vol d'oiseau de la gare d'Evreux. Cette absence de connexion pénalise le développement de la Voie verte, notamment vis-à-vis de la clientèle cible pour l'économie touristique mais également pour les déplacements des habitants de l'agglomération.

A court terme, la poursuite de la voie verte *Le Bec Helloin – Evreux* (pour *les modes actifs* exclusivement) s'intègre pleinement dans le projet de réaménagement de *l'espace gare* d'Evreux. Au-delà de cette liaison vers la gare, améliorer la connexion de cette voie verte garantira :

- Un accès direct au centre-ville d'Evreux ;
- A terme, la continuité avec les voies vertes départementales (Pont Authou - Evreux, Conches - Evreux et Louviers - Evreux).

Par ailleurs, le franchissement du boulevard des citées unies permettra de créer un belvédère qui deviendra un point de vue panoramique sur la ville d'Evreux et ses coteaux boisés.

Projet de passerelle au-dessus du boulevard des citées unies :



2. Développer le maillage des circulations actives de l'agglomération

Il s'agit d'agir tout autant :

- ⇒ A l'échelle des villes périphériques / secondaires (Aviron, Saint-Sébastien-de-Morsent, Angerville-la-Campagne, Arnières-sur-Iton, Gravigny, Fauville – Huest, Guichainville, Saint-André-de-l'Eure), en particulier pour connecter les polarités génératrices de déplacement : lycées et enseignement supérieur à Evreux, collèges, ZAEI et zones commerciales.
- ⇒ A l'échelle des pôles ruraux structurants, pour permettre un partage de la voirie dans les cœurs de bourgs, à proximité des services et commerces existants, en connexion autant que possible avec le réseau cyclable *supra communal*.

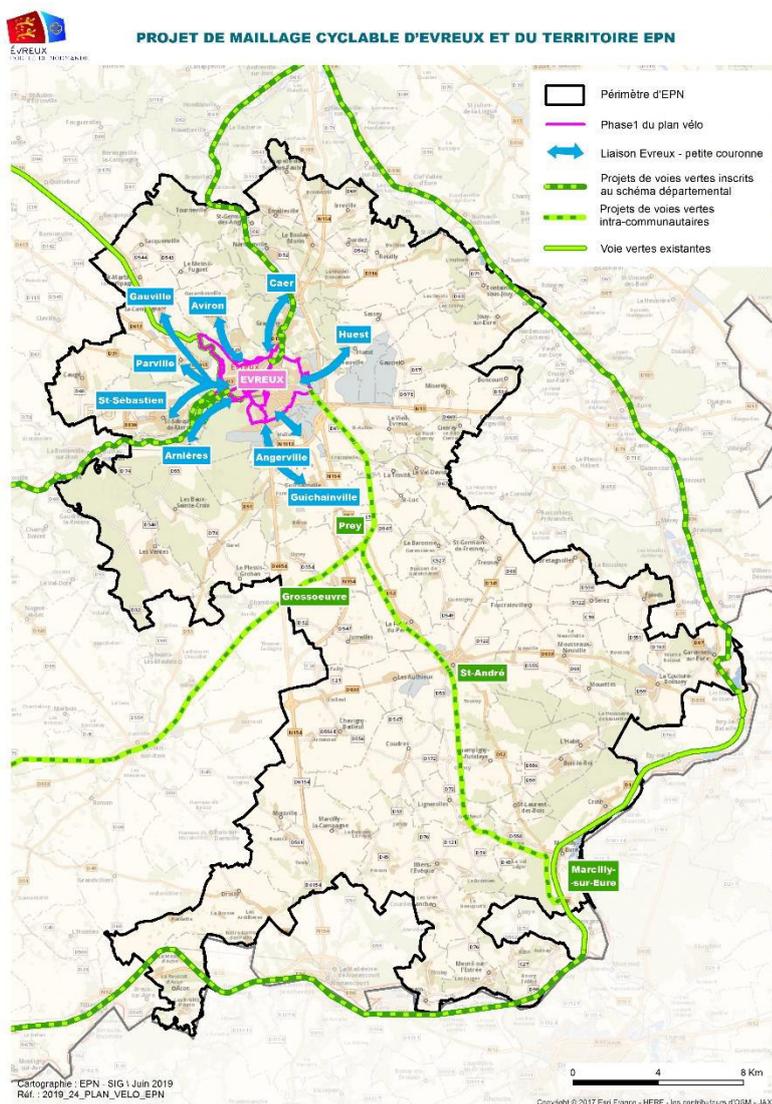
L'approfondissement de ce maillage d'itinéraires actifs donnera lieu à la réalisation d'une étude spécifique pour définir le schéma cyclable / modes actifs à l'échelle d'Evreux Porte de Normandie.

Dans ce cadre, les premiers projets et travaux identifiés sont les suivants (carte ci-contre) :

Le but recherché est :

- ⇒ De faire de l'axe Evreux – Saint-André-de-l'Eure (voire Marcilly-sur-Eure) l'axe structurant de ce maillage d'itinéraires actifs.
- ⇒ D'étirer ce maillage à une échelle fine, en s'appuyant sur la connaissance des élus locaux et de la société civile pour identifier les pratiques actuelles, et mettre en évidence d'éventuels itinéraires préexistants, qui permettraient de flécher les aménagements correspondants.
- ⇒ Compléter ce maillage par l'aménagement de stationnements vélos sécurisés au niveau des équipements publics et des principales polarités économiques et commerciales.
- ⇒ Accompagner l'offre linéaire par le déploiement d'un écosystème du vélo :
 - Montée en puissance du service de location de VAE⁹ longue durée, d'abord au niveau d'Evreux, puis au niveau de Saint-André-de-l'Eure ainsi que dans différents lieux jugés opportuns à l'échelle d'EPN ;
 - Sensibilisation des habitants, des actifs, des entreprises et des jeunes à la pratique du vélo.

Premiers projets d'itinéraires actifs d'EPN :



⁹ VAE : Vélo à Assistance Electrique.



PILOTES ET PARTENAIRES ASSOCIÉS

Pilote de l'action :
Evreux Porte de Normandie.

Partenaires associés :

- ⇒ Ensemble des communes du territoire d'EPN.
- ⇒ Entreprises du territoire et principales administrations.
- ⇒ Equipements scolaires et équipes pédagogiques
- ⇒ Acteurs et porteurs de projets, type Fédération des Usagers de la Bicyclette.
- ⇒ Citoyens.
- ⇒ Divers prestataires de services, à la fois en prestation intellectuelles, assistance à maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre.



ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Coûts d'investissement :

- ⇒ 30 k€ pour une étude aboutissant au Schéma Cyclable / modes actifs d'EPN dans son ensemble (ce schéma sera une « sous-composante » du schéma des mobilités durables d'EPN).
- ⇒ 40 à 50 k€ pour le déploiement des systèmes numériques *véloo*.
- ⇒ Coût d'investissement sur les infrastructures vélo (signalisation verticale, horizontale, et étude de conception, foncier et travaux) : environ 300 k€ par an (soit ≈ 3€ par habitant et par an).
- ⇒ Coût d'investissement spécifique pour le franchissement du boulevard des citées unies : 2 M€ HT.
- ⇒ Achat de VAE pour le service *véloo* : fonction de la demande, à affiner en fonction des conclusions de l'expérimentation en cours.
- ⇒ Animation de la concertation citoyenne, supports et actions pédagogiques : 20 k€ HT.

Coûts de fonctionnement :

- ⇒ Service de location de VAE : dépend de la solution retenue et du prestataire.
- ⇒ Entretien / maintenance signalisation et infrastructures : à déterminer dans le Schéma Cyclable / modes actifs d'EPN.



CALENDRIER PREVISIONNEL

- ⇒ Finalisation de la mise en œuvre du Plan Vélo d'Evreux : automne 2019.
- ⇒ Réalisation de l'étude Schéma Cyclable : 2020.
- ⇒ Réalisation du maillage du territoire en itinéraires actifs : dès 2020, puis tout au long de la mise en œuvre du PLUi-HD.



INDICATEURS DE SUIVI



- ⇒ Part modale du vélo, et évolution.
- ⇒ Linéaire d'aménagement réalisé chaque année.
- ⇒ Nombre de places / d'arceaux de stationnements sécurisés.
- ⇒ Nombre de locations de VAE.



TERRITORIALISATION DE L'ACTION



Ensemble du territoire d'Evreux Porte de Normandie, avec des focus spécifiques :

- ⇒ Au niveau de l'axe Evreux/Saint-André-de-l'Eure (potentiel foncier de l'ancienne voie ferrée), et sur toute la partie sud du territoire en radial autour de Saint-André-de-l'Eure.
- ⇒ Au niveau des villes périphériques et secondaires, puis des pôles ruraux structurants, à proximité des pôles générateurs de déplacements : équipements scolaires (collèges, lycées, enseignement supérieur), ZAE, pôles commerciaux, cœurs de bourgs.

Adapter l'offre de mobilité à tous les publics et accompagner les habitants dans l'évolution des pratiques

Le territoire d'Evreux Porte de Normandie se caractérise par des enjeux de mobilités spécifiques pour les personnes âgées et les personnes en situation de handicap, les jeunes de 18-24 ans (accès au premier emploi, prise d'indépendance...), ainsi que pour les personnes en recherche d'emploi / en difficulté économique et sociale.

La prise de compétence par le Territoire et l'évolution du système de mobilités constituent une première réponse. Mais il est probable le réseau de services réguliers de transport de personnes ne sera pas en capacité de répondre à l'ensemble des besoins.

L'action vise ainsi à communiquer largement sur les actions menées par EPN, en particulier dans le cadre de l'élargissement / diversification de l'offre, et à accompagner les habitants, actifs, touristes, *etc.*, dans l'évolution des pratiques vers des mobilités décarbonées.



OUTILS ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Réaliser une enquête permettant de cerner les besoins spécifiques de mobilité des personnes en déficit de mobilité.
- Accompagner l'évolution des offres (TAD, covoiturage et transports innovants) à destination des publics en situation de handicap, de difficultés financières, *etc.*
- Travailler avec les points de destination du service : services et équipements publics, marchés, équipements commerciaux, grandes entreprises, *etc.*, pour veiller à l'adéquation entre les services de mobilité et les horaires d'ouverture.
- Travailler avec les plates-formes de services de mobilité à destination des publics en situation de précarité (de type Wimoov).
- Dans le cadre de la prise de compétences, mettre en place un plan de communication à destination de l'ensemble des habitants, usagers, actifs, touristes, destinés à :
 - Communiquer sur l'offre existante et à venir ;
 - Créer et diffuser les outils d'information et de réservation nécessaires (site Internet dédié, applications mobiles, facilitations d'accès, *etc.*).
- Développer un travail partenarial avec les établissements (entreprises et administrations) du territoire :
 - Promouvoir la pratique du vélo par la diffusion d'un kit de promotion et la proposition d'une flotte en location ;
 - Sensibiliser et informer via une fiche expliquant les décrets de l'Indemnité Kilométrique Vélo ;
 - Promouvoir le covoiturage via un travail visant à fédérer les plates-formes avec la Région, et à créer des filtres adaptés sur les outils numériques (mise en relation des actifs) ;
 - Accompagner les réflexions sur la mutualisation entre entreprises des espaces de stationnement, et l'équipement en bornes de recharge électrique ;
 - Accompagner le développement des Plans de Déplacements d'Etablissements.

Un travail spécifique d'accompagnement des entreprises dans la réalisation de Plans de Déplacements d'Entreprises pourra être mené, à l'échelle des Zones d'Activités Communautaires. Les critères de sélection des entreprises prioritaires seront les suivants :

- ⇒ Nombre d'employés,
- ⇒ Localisation (proximité ou non d'autres entreprises, pour envisager des mutualisations de pratiques),
- ⇒ Actions déjà engagées en faveur de la mobilité des salariés,
- ⇒ Activité nécessitant des horaires décalés,
- ⇒ Motivation du ou des dirigeants.



PILOTES ET PARTENAIRES ASSOCIÉS

Pilote de l'action :
Evreux Porte de Normandie.

Partenaires associés :

- ⇒ Services et équipements publics du territoire ;
- ⇒ Commerces structurants ;
- ⇒ Principales entreprises et administrations ;
- ⇒ Partenaires sociaux : Pôle Emploi, CCAS, etc. ;
- ⇒ Wimoov.



ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Cout d'investissement :

- ⇒ Réalisation d'une enquête sur les besoins spécifiques de mobilité des publics en difficulté : environ 20 k€ HT.
- ⇒ Campagne de communication et de promotion des mobilités : environ 5 k€ HT par an.



CALENDRIER PREVISIONNEL

- ⇒ Lancement du plan de Communication : septembre 2021, au moment de la prise effective de compétence.
- ⇒ Déploiement d'une offre de services à destination des personnes en difficulté : tout au long du temps d'application du PLUi-HD.



INDICATEURS DE SUIVI



- ⇒ Nombre de courses assurées par les services de TAD / réseaux réguliers / services spécifiques à la personne (Wimoov).
- ⇒ Nombre d'utilisateurs des plates-formes de services à la mobilité.



TERRITORIALISATION DE L'ACTION



Ensemble du territoire d'Evreux Porte de Normandie.

Développer une solution de mobilité innovante par un partage massif des usages

Nous dénombrons beaucoup de prestataires de services qui sont transporteurs publics routiers de personnes sur le territoire d'EPN, notamment des artisans taxis, des VTC, des transporteurs de moins de 9 places, etc. Beaucoup sont d'ailleurs déjà sous contrat avec de multiples organismes publics.

L'ensemble de la flotte constitutive de ces Transporteurs représente un volume très conséquent *d'offre théorique* mais également très disparate et fragmentée.

Par ailleurs, beaucoup de prestations de ce type ne peuvent constituer une solution quotidienne de mobilité pour la population, si cette dernière devait faire individuellement appel à ces services, en raison du coût induit par trajet.

Or, si le recours à un artisan taxi (ou autres types transporteurs) peut s'avérer prohibitif individuellement, il en est fondamentalement différent si l'usage du véhicule professionnel pouvait être partagé entre 3 ou 4 usagers à bord.

Au travers de cette action, EPN ambitionne de conduire une étude en recherche et développement, avec les pôles de compétitivités locaux afin de rechercher le développement d'un système de mobilité nouveau et réellement innovant.

Le but de cette étude / recherche est d'analyser l'opportunité et la faisabilité du développement d'un service de partage de trajets pour se rendre vers des lieux d'intérêts communs en faisant appel, de manière agrégée, à l'ensemble des professionnels du transport public.

Le but consiste ainsi à proposer un service de déplacement flexible, sûr et de qualité, en mobilisant toute la profession (Artisans taxi, VTC, Transporteurs), et en utilisant des véhicules de 5 à 9 places.

L'innovation réside dans le fait qu'il ne s'agirait pas d'un service de TAD organisé par la Collectivité, mais d'un service de déplacement « privé mais partagé », dont la solution technique serait développée avec l'appui de la Collectivité.

Pour ce faire, il est nécessaire de réaliser à la fois une analyse fine des besoins mais également de modéliser, par algorithmes, l'agrégation possible des demandes.

Ce service se matérialiserait par une plateforme numérique *intelligente*, agrégeant toutes les demandes et fédérant tous les transporteurs partenaires, permettant de calculer un certain nombre d'optimums (en terme de prix pour l'utilisateur, de distances, de temps de détour, d'horaires optimaux). Afin d'envisager un service réellement efficient, l'orientation est ainsi résolument orientée vers le partage, ce qui nécessiterait de faciliter grandement la démarche du client/usager pour qu'il invite ses contacts à partager sa navette en quelques secondes. L'agrégation viendrait directement du client selon une méthode algorithmique à définir.

A l'heure actuelle, cette conception du partage de trajets existe dans le champ du covoiturage. Mais elle n'existe quasiment pas dans le secteur dit « traditionnel » des déplacements réalisés par les professionnels du transport de personnes, qui sont pour la plupart des indépendants, facteur qui limite considérablement l'agrégation de la demande.

Or, la nouvelle Loi d'Orientation sur la Mobilité, *France mobilités* et l'appel à candidature *TenMod*¹⁰ nous invite à explorer les nouvelles fonctionnalités intelligentes pour les appliquer aux déplacements de nos ressortissants.



OUTILS ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

Phase 1 : Étude de faisabilité de l'expérimentation du projet de mobilité d'EPN

Volet 1 : Diagnostic de la demande et de l'offre de mobilité

- ⇒ Analyse de la demande de mobilité sur le territoire d'EPN :
 - Analyse documentaire des données en matière de mobilité du territoire ;
 - Analyse des flux et zonage ;
 - Enquête numérique sur les pratiques de mobilité des habitants d'EPN.
- ⇒ Analyse de l'offre de mobilité sur le territoire d'EPN et territoires voisins :
 - Analyse des solutions de transport collectif, taxi, VTC, transporteur « LOTI » du territoire ;
 - Recensement des infrastructures de « mutualisation » (P+R, aire de covoiturage, etc.) ;
 - Recensement des solutions innovantes présentes sur le territoire (applications, plateforme de mobilité, ...).
- ⇒ Consolidation des éléments et rédaction d'un rapport de diagnostic.
- ⇒ Animation de réunions décentralisées auprès des habitants : présentation du diagnostic et recueil des contributions.

Volet 2 : Réflexion stratégique – Co construction d'une solution de mobilité adaptée au territoire d'EPN

- ⇒ Animation d'ateliers de travail partenariaux regroupant des acteurs clés en matière de mobilité expérimentale identifiés (à titre d'exemple : *Moveo – Nov@log*, INSA, Start-up type *OniiGo*, Région Normandie, acteurs du numérique, etc.) :
 - Réflexion partenariale pour définir la solution de mobilité adaptée au territoire ;
 - Identification de solutions de mobilité à déployer sur le territoire ;
 - Analyse des contraintes techniques et opérationnelles de chacune des solutions.
- ⇒ Validation de la solution de mobilité à expérimenter :
 - Rédaction des cahiers des charges fonctionnelles ;
 - Choix des opérateurs.

Phase 2 : Développement et déploiement de l'expérimentation

¹⁰ Territoire d'Expérimentation de Nouvelles Mobilités Durables (TenMod).
<https://appelsaprojets.ademe.fr/aap/French%20Mobility2018-10>

En fonction de l'expérimentation choisie, différents modules pourront être mis en œuvre ou non.

Volet 1 : Module algorithme (via l'INSA)

Il sera nécessaire de faire appel à des domaines de compétences appliquées au numérique qui sont pour la plupart issus du secteur de la logistique de marchandises, transposées et adaptées aux transports de personnes.

Matrice des données à prendre en considération dans la conception d'un outil intelligent de déplacement:

Données	Clients		Origines (localisations)		Destinations		Localisations navettes instant "T"	Véhicules		Horaires		Temps de trajet		Prix		Synchronisation	
Critères	Multiple	Unique	Multiple	Unique	Multiple	Unique	Tous les prestataires	Nombre	Capacité	Multiple	Unique	Localisation tous les prestataires	Floating Mobile Data	Optimum prestataire	Optimum client	Valeurs et critères d'arbitrage	Toutes les minutes

Les méthodes et technologies utilisées peuvent être résumées à partir des mots clés suivants :

- « Data Mining ».
- « Machine Learning ».
- « Value Grouping ».
- « Data Analysis ».

Le travail de l'INSA (ou autre expert de pointe) dans ce champ de recherche sera fondamental et permettra de justifier, ou non, de la poursuite des travaux en développement.

Volet 2 : Module développement informatique/application numérique

- A développer selon l'opportunité / faisabilité.

Volet 3 : Module communication (EPN et partenaires)

- A développer selon l'opportunité / faisabilité.



PILOTES ET PARTENAIRES ASSOCIÉS

Pilote de l'action :
Evreux Porte de Normandie.

Partenaires associés :
Acteurs précités dans la présente fiche.



ESTIMATIONS FINANCIÈRES

—

Cout d'investissement :

- ⇒ Phase 1 : environ 20 k€ HT.
- ⇒ Phase 2, volet 1 : 65 à 70 k€ HT.
- ⇒ Phase 2, volet 2 et 3 : sous réserve d'opportunité / faisabilité, de l'ordre de 120 k€ de développement de la plateforme numérique et d'animation de la démarche.



CALENDRIER PREVISIONNEL

—

- ⇒ Réponse à l'appel à projet TenMod : octobre 2019.
- ⇒ Phase 1 : jusqu'à la fin du 1^{er} semestre 2020.
- ⇒ Phase 2, volet 1 (recherche) : 2021.



INDICATEURS DE SUIVI

—

- ⇒ Résultats de recherche, avec la production d'un livrable complet ayant trait à la faisabilité du développement de l'outil de groupage numérique.



TERRITORIALISATION DE L'ACTION

—

Ensemble du territoire d'Evreux Porte de Normandie.