

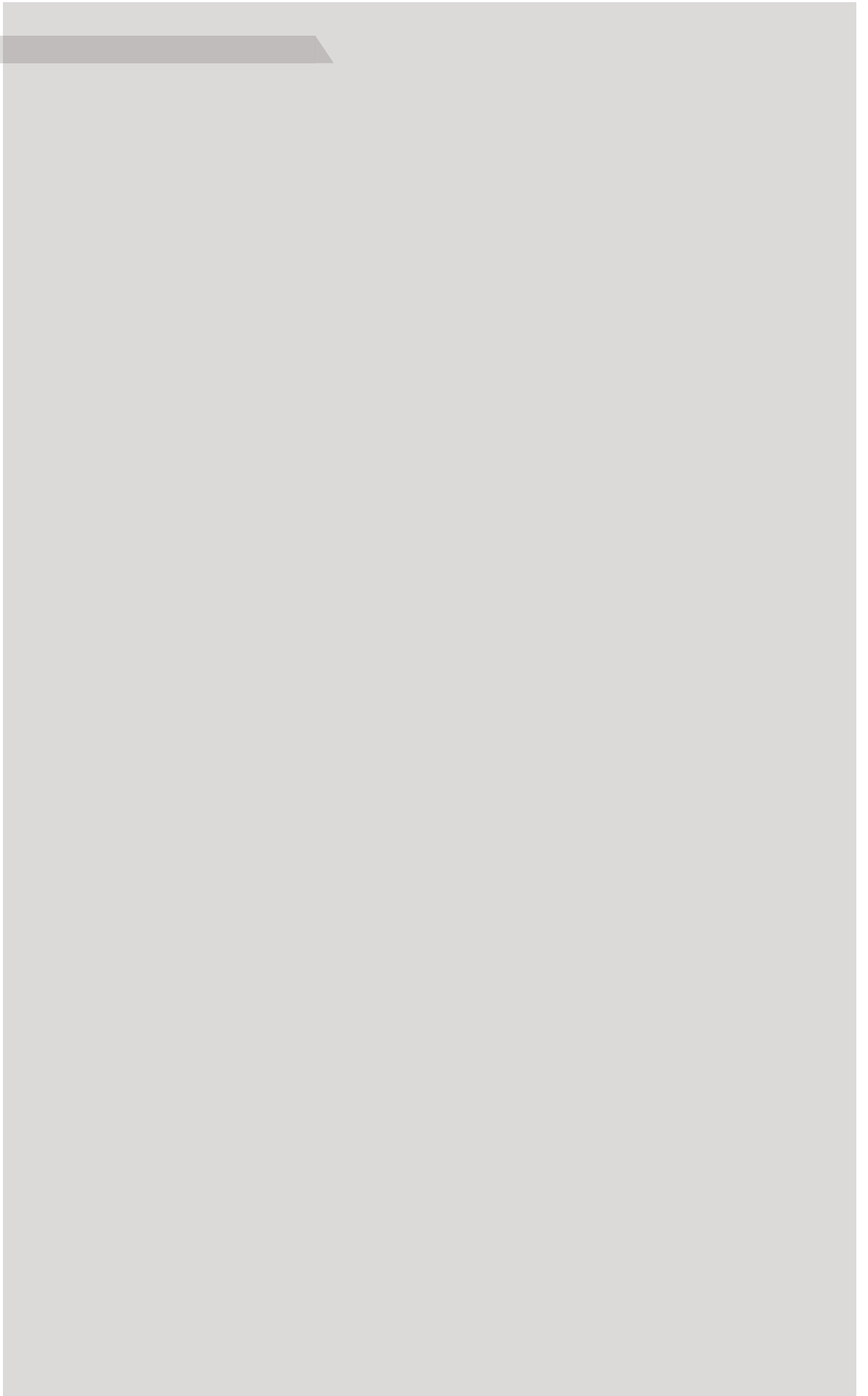
# Rapport final

Février 2022

## Interco Normandie Sud Eure



Plan de Mobilité Simplifié





<b>1.</b>	<b>Contexte et enjeux de la mobilité dans l'Interco Normandie Sud-Eure</b>	<b>4</b>
1.1.	L'INSE: une jeune Autorité Organisatrice de la Mobilité	4
1.2.	La mobilité sur le territoire de l'INSE : état des lieux	6
1.2.1.	Un territoire desservi par différents types de services de mobilité	6
1.2.2.	Enjeux de mobilité issus du diagnostic	6
1.3.	Une démarche co-construite	7
1.4.	L'organisation du Plan de Mobilité	8
<b>2.</b>	<b>Les actions court-terme</b>	<b>10</b>
	Action 1 : Soutenir le développement du transport solidaire	11
	Action 2 : Déployer l'auto-école sociale	13
	Action 3 : Développer les aires de covoiturage	14
	Action 4 : Proposer un service d'autopartage	16
	Action 5 : Installer du stationnement vélo sécurisé	17
	Action 6 : Proposer des deux-roues en location longue durée	19
	Action 7 : Soutenir l'offre de Tiers-Lieux	21
	Action 8 : Coopérer avec la Région Normandie pour l'amélioration des lignes Nomad	23
	Action 9 : Communiquer en faveur de la mobilité durable	24
<b>3.</b>	<b>Actions long-terme</b>	<b>25</b>
	Action 10 : Créer une maison de la mobilité	25
	Action 11 : Mettre en place un TAD de rabattement vers la gare de Verneuil	27
	Action 12 : Travailler à la réalisation d'itinéraires cyclables avec le Département	29
<b>4.</b>	<b>Plan pluriannuel d'investissement</b>	<b>30</b>
4.1.	Calendrier de mise en œuvre des actions	30
4.2.	Plan pluriannuel d'investissement	30

# 1.

## 1. CONTEXTE ET ENJEUX DE LA MOBILITE DANS L'INTERCO NORMANDIE SUD-EURE

### 1.1. L'INSE : une jeune Autorité Organisatrice de la Mobilité

L'amélioration des conditions de mobilité contribue à l'amélioration du cadre de vie, de la santé publique et favorise l'attractivité du territoire. Ainsi, toute politique publique de mobilité joue un rôle transversal majeur dans les stratégies de recomposition territoriale et dans le dynamisme local. Les leviers d'actions sont multiples et doivent tenir compte de la gouvernance pour leur bonne mise en œuvre.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 s'inscrit dans une réflexion autour de quatre enjeux liés à la mobilité :

- La **crise environnementale** qui nécessite de diversifier les moyens de transport pour se tourner vers des moyens moins polluants.
- Le **manque d'investissement pour les mobilités du quotidien** ; les investissements ont longtemps été tournés vers les grands projets structurants.
- La **dépendance à la voiture** dans de nombreux territoires (notamment peu denses), qui engendre un coût important pour le budget des ménages, un accès difficile aux services et au lien social pour ceux qui ne possèdent pas de voiture (personnes âgées, personnes à mobilité réduite, étudiants, ...).
- La multiplication des **transports innovants** (par exemple, covoiturage permis par le partage de la donnée), qui engendre une nécessaire coordination entre les différents moyens de transport et entre les acteurs publics et privés.

La LOM induit une couverture de l'ensemble du territoire français par des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et redéfinit la gouvernance-type de la mobilité, selon deux niveaux de collectivités :

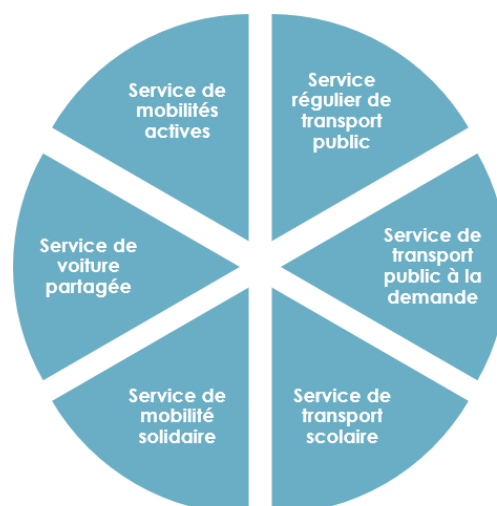
- Une **AOM régionale** : la Région est confortée dans son rôle de chef de file de la mobilité à l'échelle régionale.
- Une **AOM locale** : l'intercommunalité est l'échelle privilégiée pour répondre aux attentes sur les mobilités quotidiennes, et pour combler les manquements identifiés de la desserte régionale s'il y a lieu.

#### ▶ LES 6 BLOCS DE LA COMPETENCE MOBILITE

La LOM répartit les services de mobilité selon 6 catégories présentées ci-contre.

Prendre la **compétence mobilité n'implique pas de l'exercer pleinement et immédiatement**. L'AOM peut choisir de n'organiser aucun des services de mobilité, ou seulement ceux qui répondent aux besoins du territoire. Elle peut aussi prendre la compétence mobilité dans l'objectif d'en faire usage à long terme.

Une fois la compétence mobilité prise, l'AOM a la possibilité d'élaborer un Plan de Mobilité afin de fixer ses orientations en la matière.



L'INSE a voté en faveur de la prise de compétence mobilité. Cette dernière est effective depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2021.

Le Plan de Mobilité Simplifié présente l'avantage de la souplesse et de la concertation. Le contenu qui suit pose les orientations de la collectivité pour améliorer la mobilité sur son territoire et fixer le cadre de l'exercice de cette nouvelle compétence.

#### ▶ LE VERSEMENT MOBILITE

Pour percevoir le **Versement Mobilité** (impôt prélevé sur la masse salariale des entreprises de plus de 10 salariés), l'AOM doit organiser un **service régulier de transport public de personnes** (et donc une ligne fixe fonctionnant de façon régulière, ce qui exclut de facto les transports saisonniers ou bien les transports à la demande). Ce versement mobilité peut être affecté à tous les services de mobilité.

Pour le moment, l'INSE n'a pas fait le choix de lever le Versement Mobilité, dans l'intérêt des entreprises.

#### ▶ LE TRAVAIL PARTENARIAL DANS LE CADRE DE LA LOM

Même si la mise en place des services de mobilités est optionnelle, les AOM doivent obligatoirement créer un **comité des partenaires**, pour assurer le suivi des politiques de mobilité sur son ressort territorial. La composition du comité est libre mais il est obligatoire d'y associer les représentants d'employeurs, d'usagers et d'habitants. Ce comité doit se réunir au moins une fois par an (et avant les évolutions de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ou du taux de versement mobilité).

Par ailleurs, pour faciliter l'intermodalité et la complémentarité des modes de transport à l'échelle des bassins de vie, la LOM prévoit la création de **bassins de mobilité**, mis en place par la Région en tant que chef de file, après collaboration avec les AOM locales. Les acteurs des bassins de mobilité sont réunis au sein des **contrats opérationnels de la mobilité**, dans le but de travailler en commun sur les enjeux de mobilités régionaux (pôles d'échanges multimodaux, lignes interurbaines régionales, continuité des services entre les EPCI).

#### ▶ LA COMPOSITION DU COMITE DES PARTENAIRES

L'INSE a choisi de créer un Comité des partenaires d'une vingtaine d'acteurs, pour que tous se sentent impliqués dans la démarche, répartis en quatre catégories : institutionnels, associations, employeurs, habitants. La liste ci-dessous propose une composition qui pourra être revue ou adaptée si besoin :

- Institutionnels : Espaces France Services, Office du Tourisme, Région, Département, INSE
- Associations : Familles Rurales, Permis pour l'Avenir, Le Pied à Coulisse, ACR, La Ruche
- Employeurs : taxis, magasins de vélo, Guérin TP, Translyre, Paprec, Cluizel
- Habitants : une communication sur le Plan de Mobilité va être réalisée sur le site internet, donnant aux habitants la possibilité de s'inscrire pour devenir membres du Comité des partenaires (avec tirage au sort en fonction du nombre de réponses)

Il est proposé que, dans un premier temps, le Comité des partenaires se réunisse tous les six mois pour s'approprier les enjeux et le sujet. En parallèle du Comité des partenaires, il sera nécessaire de mettre en place une commission de suivi de ce présent Plan de Mobilité (qui pourra être commune avec le suivi du PCAET).

## 1.2. La mobilité sur le territoire de l'INSE : état des lieux

### 1.2.1. Un territoire desservi par différents types de services de mobilité

Plusieurs offres de mobilité sont déjà présentes sur le territoire de l'INSE.

En **gare de Verneuil-d'Avre-et-d'Iton**, le TER de la ligne Paris-Granville offre une desserte de 7AR quotidiens en semaine). L'offre est gérée par la Région Normandie. En 2019, en moyenne 350 voyageurs/jour sont passés par la gare.

Le territoire est maillé par une offre de **cars interurbains Nomad**, gérés par la Région : 4 lignes traversent le territoire à savoir, 1 ligne Express Rouen-Evreux-Verneuil (qui ne fonctionne que les lundis et vendredis) et 3 lignes interurbaines vers L'Aigle et Evreux.

Le **transport solidaire géré par Familles Rurales** sur le territoire de Damville et plus récemment sur celui de Rugles, propose, grâce aux bénévoles, des possibilités de déplacements qui répondent à une demande importante.

En termes de nouvelles mobilités, on observe **3 aires de covoiturages** et **13 IRVE** (infrastructures de recharge de véhicules électriques, déployées par le SIEGE). En revanche, peu d'itinéraires cyclables sont présents sur le territoire.

Plusieurs dispositifs sont proposés pour les populations jeunes ou en recherche d'emploi : « Permis pour l'Avenir », des aides aux permis, des locations de deux-roues (via ADS Emploi). Un tissu d'acteurs socio-économiques est déjà impliqué dans ces sujets de mobilité.

### 1.2.2. Enjeux de mobilité issus du diagnostic

Territoire rural organisé autour de 4 pôles de proximité, comprenant des zones d'emplois importantes et des lieux touristiques, l'Interco Normandie Sud Eure est un EPCI où la mobilité est au cœur des stratégies de développement. Le diagnostic avait pour but d'analyser les pratiques actuelles et de considérer la difficulté de certains publics (jeunes, personnes âgées ou PMR par exemple) à se déplacer sur le territoire et vers les pôles extérieurs.

Plusieurs enjeux ont été soulevés par le diagnostic :

<p><b>Les enjeux liés aux transports en commun</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comment favoriser le rabattement et l'intermodalité en gare de Verneuil ?</li> <li>• Comment valoriser le réseau de car régional ? Comment renforcer les dessertes TC entre les pôles ruraux du territoire et vers Evreux, Dreux et L'Aigle ?</li> <li>• Comment développer le transport solidaire sur l'ensemble de l'INSE : quel modèle de rémunération mettre en place ?</li> <li>• Un service de TAD serait-il une solution pour favoriser la mobilité des plus fragiles sur le territoire ? Si oui, sous quel format ?</li> </ul>
<p><b>Les enjeux liés au covoiturage et à la mutualisation des véhicules</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comment limiter l'autosolisme dans les déplacements domicile-travail ?</li> <li>• Comment favoriser la pratique du covoiturage : quelle communication mettre en œuvre ? Faut-il aménager d'autres aires de covoiturage sur le territoire ?</li> <li>• Une voiture en autopartage serait-elle une solution de mobilité pour les ménages sans voiture ou avec un seul véhicule ?</li> <li>• Une mutualisation des véhicules des différents services peut-elle permettre d'optimiser les flottes ?</li> </ul>

# 1.

<b>Les enjeux liés aux mobilités actives</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Quelle politique cyclable pourrait être menée sur le territoire (en termes d'infrastructures et de services) ?</li> <li>•Comment inciter à la pratique du vélo pour un usage quotidien sur le territoire ?</li> </ul>
<b>Les enjeux de gouvernance de la mobilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Comment impliquer les entreprises et associer les acteurs associatifs / sociaux du territoire ?</li> <li>•Comment financer les projets de mobilité sur le territoire ? Quels dispositifs de la Région sont envisageables ?</li> <li>•Quelle communication mettre en œuvre pour faire connaître les offres de mobilité ?</li> </ul>

**Le Plan de Mobilité Simplifié présenté ci-après permet d'apporter des réponses à ces différents enjeux.**

## 1.3. Une démarche co-construite

Le PMS est défini dans le Code des transports, mais il n'a pas de relations juridiques avec d'autres documents. Il n'a donc ni effet juridique ni caractère d'opposabilité, au contraire du PDM opposable aux PLU(i) et aux décisions des autorités compétentes en matière de circulation et de stationnement. Le projet de plan arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité **est soumis, pour avis, aux conseils municipaux, départementaux et régionaux concernés**. Le projet de plan, assorti des avis ainsi recueillis, sera ensuite soumis à une procédure de participation du public en cas d'incidence sur l'environnement. La **participation citoyenne** est néanmoins recommandée dans l'élaboration du PMS.

Les différentes phases de réalisation du PMS de l'INSE ont été ponctuées par des tables rondes et des réunions de concertation. Pendant la phase de diagnostic, **3 tables rondes** ont été organisées auprès des élus, des acteurs socio-économiques et des habitants, afin de recueillir leurs pratiques et leurs attentes en termes de mobilité sur le territoire. Plusieurs consensus sont ressortis.

Éléments de la concertation ayant fait consensus	Prise en compte dans le présent PMS
L'importance de la communication (sur l'offre actuelle et future) et de l'accompagnement pour lever des freins psychologiques (jeunes, ménages précaires...).	Ces éléments ont donc été repris comme pierre angulaire du présent PMS avec une action transversale dédiée à la communication (action 9) et des éléments pointant l'importance de l'accompagnement (dans le cadre de l'autoécole sociale, de la Maison de la mobilité).
L'incitation au covoiturage par une mise en réseau des habitants du territoire et une forte communication.	Deux actions du présent document traitent des deux volets du covoiturage : l'aménagement et l'inscription dans l'espace public par des aires (action 3) et la communication et l'incitation (avec un budget dédié dans l'action transversale communication).
L'intérêt marqué pour l'offre de transport solidaire « Familles Rurales » et l'accompagnement de son développement sur l'ensemble du territoire, en lien avec les associations locales. Un transport à la demande pourrait offrir une offre complémentaire.	Le développement du transport solidaire correspond à la première action du présent PMS, qui précise l'organisation souhaitée pour soutenir et déployer ce service sur le territoire. Une réflexion quant au transport à la demande est inscrite dans le document, via une action long-terme (action 11).

# 1.

La nécessité de créer des axes cyclables sécurisés dans les centres bourgs des villes-pôles et entre les communes du territoire.	Le volet itinéraire cyclable est inscrit dans le document dans le cadre d'une action long-terme à mener en lien avec le Département (action 12) du fait des coûts très importants engendrés par cette action.
L'enjeu de l'accès à l'emploi pour les jeunes et les ménages en difficulté.	La problématique d'accès à l'emploi par manque de moyens de mobilité parcourt tout le document : plusieurs actions s'inscrivent en réponse à cet enjeu, notamment l'autoécole sociale (action 2), le covoiturage (action 3), les deux-roues en location longue durée (action 6) et le travail sur les lignes Nomad (action 8).
D'autres actions ont été proposées par certaines tables : <ul style="list-style-type: none"><li>- le déploiement des IRVE</li><li>- la mise en place d'un véhicule en auto-partage</li><li>- la création d'un garage solidaire</li><li>- la proposition d'aide au permis</li><li>- la location de véhicules sans permis</li><li>- le développement de stationnement vélo sécurisé</li><li>- un travail pour renforcer les lignes régulières avec la Région</li></ul>	Toutes les demandes exprimées ont été passées en revue, le présent PMS tend à répondre au maximum à celles-ci, de manière pragmatique et réaliste : <ul style="list-style-type: none"><li>- le déploiement des IRVE relève de la compétence du SIEGE et n'est donc pas évoqué dans ce PMS</li><li>- l'action 4 propose une expérimentation de véhicule en autopartage</li><li>- le garage solidaire n'a pas été inscrit au PMS car cette action relève du champ économique et social (pas de volonté de faire concurrence aux garagistes déjà présents sur le territoire)</li><li>- la proposition d'aide au permis peut trouver une réponse par l'autoécole sociale (action 2)</li><li>- la location de véhicules sans permis est très coûteuse, le présent PMS propose des deux-roues en location (action 6) moins coûteux</li><li>- l'action 5 insiste sur le stationnement vélo sécurisé</li><li>- l'action 8 répond à la demande de travail pour l'amélioration des lignes Nomad</li></ul>

Ces actions ont ensuite été retravaillées et priorisées lors d'une réunion avec les élus, pour parvenir à un Plan de Mobilité Simplifié proposant des actions réalistes (en termes de financement, de partenaires et de mise en œuvre) et adaptées au territoire de l'INSE.

## 1.4. L'organisation du Plan de Mobilité Simplifié

Le présent Plan de Mobilité Simplifié (PMS) s'organise selon 4 axes donnant les grandes orientations en matière de mobilité sur le territoire :

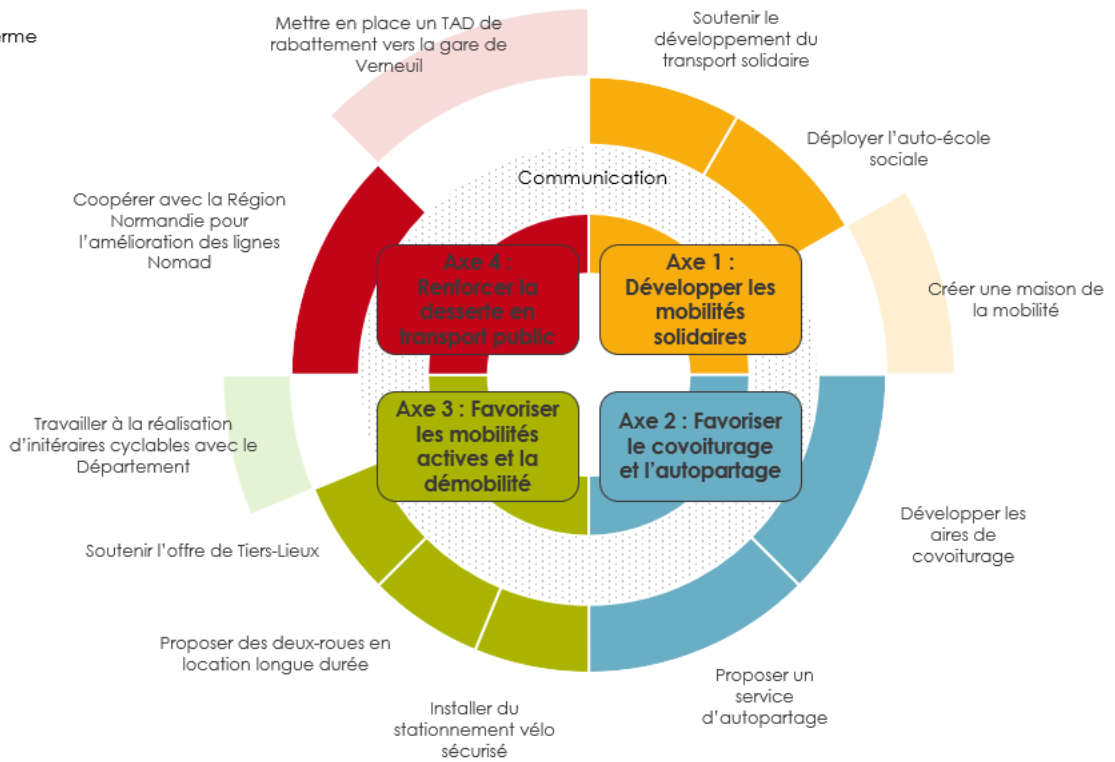
- Axe 1 : Développer les mobilités solidaires
- Axe 2 : Favoriser le covoiturage et l'autopartage
- Axe 3 : Favoriser les mobilités actives et la démobilité
- Axe 4 : Renforcer la desserte en transport public

Par ailleurs, ce PMS s'organise selon le prisme du calendrier de mise en œuvre, avec des actions à court ou moyen terme (2022-2026) et des actions plus long terme (au-delà de 2026).

Cette double lecture est présentée dans le schéma ci-dessous.



- Action court-terme
- Action long-terme



# 2.

## 2. LES ACTIONS COURT-TERME







Les actions court-terme présentées ci-après sont celles dont l'importance a été exprimée durant la concertation et dont la mise en œuvre semble réaliste dans les prochaines années (entre 2022 et 2026).

Ces actions court-terme couvrent les 4 axes du PMS :



- **Axe 1 : Développer les mobilités solidaires**
  - o Soutenir le développement du transport solidaire
  - o Déployer l'autoécole sociale
- **Axe 2 : Favoriser le covoiturage et l'autopartage**
  - o Développer les aires de covoiturage
  - o Proposer un service d'autopartage
- **Axe 3 : Favoriser les mobilités actives et la démobilité**
  - o Installer du stationnement vélo sécurisé
  - o Proposer des deux-roues en location longue durée
  - o Soutenir l'offre de Tiers-Lieux
- **Axe 4 : Renforcer la desserte en transport public**
  - o Coopérer avec la Région Normandie pour l'amélioration des lignes Nomad
- **Action transversale de communication**

# 2.

## Action 1 : Soutenir le développement du transport solidaire

AXE 1 : DEVELOPPER LES MOBILITES SOLIDAIRES		ECHEANCE : COURT-TERME (2022-2024)	
	<b>ENJEUX</b>		
<p>Le transport solidaire met en relation des conducteurs bénévoles et des passagers qui rencontrent des difficultés à se déplacer (rendez-vous médicaux et administratifs, courses, visites à des proches...). Au-delà d'un simple moyen de transport, le transport solidaire permet aussi de rompre l'isolement des personnes âgées, de créer un lien social et d'aider sur certains aspects (porter les courses...). Le transport solidaire s'appuie en général sur un tissu associatif qui regroupe les bénévoles.</p> <p>=&gt; Enjeu du Projet de territoire : « Encourager et soutenir les initiatives collectives associant les habitants »</p>			
	<b>DESCRIPTION DE L'ACTION</b>		
<p>Actuellement, le transport solidaire est mis en place par l'association Familles Rurales sur les territoires de Damville et de Rugles (en lien avec l'ACR). L'objectif est de renforcer l'offre et de développer ce transport sur les territoires de Breteuil et de Verneuil-d'Avre-et-d'Iton pour proposer une offre de mobilité qui réponde à la demande des habitants du territoire. L'association Familles Rurales a en charge d'organiser des réunions de présentation en lien avec les communes et les associations locales pour recruter et fidéliser les bénévoles. Le transport solidaire est un levier d'action pour faciliter l'accès aux 4 Espaces France Services implantés sur le territoire.</p> <p>Pour soutenir le transport solidaire et assurer le fonctionnement du service, deux actions sont envisagées par l'INSE :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Participer au financement du régulateur en charge de la gestion des réservations et des calendriers pour soulager les associations.</li> <li>- Proposer une compensation financière pour le coût kilométrique du transport à vide (entre le domicile du bénévole et le point de rendez-vous) actuellement compensé par Familles Rurales.</li> </ul> <p>Il est nécessaire de travailler avec Familles Rurales sur les évolutions de son modèle économique pour que l'aide financière de l'INSE soit la plus adaptée possible.</p> <p>Une aide financière pour les usagers est laissée à la libre appréciation des mairies, au titre de leur compétence sociale.</p>			
	<b>OBJECTIFS</b>		<b>PUBLIC CIBLE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Permettre l'accès aux services de proximité (Espaces France Services, services de santé, commerces...)</li> <li>• Accompagner les publics vulnérables (personnes âgées, publics en situation de précarité, jeunes...) dans leur autonomie de déplacements quotidiens</li> <li>• Concourir au lien social et lutter contre l'isolement des personnes vulnérables</li> <li>• Limiter l'impact environnemental en encourageant le covoiturage entre bénéficiaires</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prioritairement les personnes âgées, les ménages précaires et les jeunes non motorisés</li> </ul>	
	<b>GOUVERNANCE</b>		<b>PLAN DE FINANCEMENT</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Porteur de l'action : Familles Rurales</li> <li>• Partenaires financiers : INSE pour le fonctionnement (régulateur + kilomètres à vide des bénévoles). Les communes peuvent mettre en place</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Soutien financier à cadrer selon les projections de Familles Rurales ; Les budgets prévisionnels de l'association prévoient un développement de l'action sur les années 2022 à 2024 : <ul style="list-style-type: none"> <li>- 72 700€ pour 2022</li> <li>- 90 010€ pour 2023</li> </ul> </li> </ul>	

# 2.









<p>une aide aux bénéficiaires, au titre de leur compétence sociale</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Autres partenaires : ACR et La Ruche sont des relais de Familles Rurales sur leurs territoires d'intervention respectifs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 106 520€ pour 2024</li> <li>L'INSE souhaite soutenir financièrement l'association, en contribuant à la prise en charge des fonctions de coordination et de régulation, et en participant au financement au coût kilométrique des transports à vide des chauffeurs, entre leur domicile et celui du bénéficiaire, pour un montant prévisionnel de :             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 40 000€ pour 2022 (37h + 24 000 km)</li> <li>- 57 000€ pour 2023 (50h + 34 000 km)</li> <li>- 69 200€ pour 2024 (57h + 43 000 km)</li> </ul> </li> </ul>
 <b>INDICATEURS DE SUIVI</b>	 <b>POINTS D'ATTENTION / RESTE A DEFINIR</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de bénévoles et de personnes inscrites</li> <li>Nombre de trajets effectués par mois, taux de trajets effectués sur le nombre de trajets demandés</li> <li>Satisfaction des bénévoles et des usagers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nature aléatoire d'un système qui repose sur le bénévolat, absence de garantie de service rendu : nécessité de réfléchir à la mise en place d'un TAD en cas de saturation du transport solidaire</li> <li>Estimations budgétaires à consolider avec Familles Rurales</li> <li>Durée de la convention à valider : expérimentation d'un an renouvelée pour 4 ans dans le cadre de la CTG ou convention de 5 ans</li> </ul>



*Le transport solidaire à Rugles (source : Le Réveil Normand)*







# 2.

## Action 2 : Déployer l'auto-école sociale



AXE 1 : DEVELOPPER LES MOBILITES SOLIDAIRES		ECHEANCE : COURT-TERME (2022-2024)	
	<b>ENJEUX</b>		
<p>Selon le bilan de l'activité 2020-2021 de l'auto-école sociale, 20% des adultes en âge de travailler rencontrent des difficultés de mobilité. L'auto-école sociale a pour but de faciliter l'accès au permis des jeunes et personnes précaires, en leur proposant un parcours peu coûteux et un accompagnement adapté pour augmenter les chances de réussite. L'accès au permis est un tremplin dans l'insertion ou la réinsertion professionnelle.</p> <p>=&gt; Enjeu du Projet de territoire : « Créer les conditions pérennes pour renforcer une qualité de vie en termes de santé, d'accès aux droits et de mobilité »</p>			
	<b>DESCRIPTION DE L'ACTION</b>		
<p>Une auto-école sociale a été mise en place sur le territoire de l'INSE depuis 2007, sur initiative du Conseil Départemental de l'Eure et avec l'aide de la MJC d'Evreux. L'association Wimoov était chargée des prescriptions (avec ADS Emploi) et du déploiement de l'auto-école jusqu'en 2022 : la fin de ce contrat a été l'occasion d'un bilan en début d'année 2022.</p> <p>Plusieurs orientations ont été données pour la poursuite de ce service :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Faciliter la prescription et la lisibilité du parcours vers le permis via les prescripteurs tels que Pôle Emploi, la Mission Locale, etc.</li> <li>- Centraliser l'auto-école à Verneuil-d'Avre-et-d'Iton (avec des relais sur d'autres communes si nécessaire)</li> <li>- Réorganiser le portage de l'action avec un unique acteur « Permis pour l'Avenir »</li> </ul>			
	<b>OBJECTIFS</b>		<b>PUBLIC CIBLE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Permettre l'insertion des jeunes et personnes précaires via une solution de mobilité individuelle</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jeunes (18-25 ans) et ménages modestes</li> </ul>	
	<b>GOUVERNANCE</b>		<b>PLAN DE FINANCEMENT</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Portage : Permis pour l'Avenir s'est vu confié la mise en œuvre pour une durée de 3 ans (2022-2024)</li> <li>• Partenaires : bilans de compétences réalisés par des prescripteurs, financement LEADER et INSE</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budget prévisionnel sur 3 ans : 198 450 € avec un financement de l'INSE (107 950€), une aide des fonds LEADER (50 000€) et la participation des bénéficiaires (40 500€)</li> </ul>	
	<b>INDICATEURS DE SUIVI</b>		<b>POINTS D'ATTENTION / RESTE A DEFINIR</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de passages de permis</li> <li>• Taux de réussite (objectif : 48 permis sur 3 ans)</li> </ul>		RAS : convention signée	

# 2.

## Action 3 : Développer les aires de covoiturage

AXE 2 : FAVORISER LE COVOITURAGE ET L'AUTOPARTAGE		ECHEANCE : COURT ET MOYEN TERME (2022-2026)	
	<b>ENJEUX</b>		
<p>La mobilité occupe une part importante dans le budget des ménages, et plus particulièrement dans un contexte rural du fait de l'éloignement des lieux d'activité et de services et l'absence d'alternative à la voiture individuelle. Pour les ménages les plus précaires, le coût d'un véhicule individuel représente environ 10% du budget mensuel total (IPSOS, 2019). Le covoiturage peut être une réponse aux enjeux socio-économiques et environnementaux de la mobilité et réduire ainsi les engorgements des routes et les dépenses consacrées à la voiture tout en créant du lien social.</p> <p>L'aménagement d'aires de covoiturage facilite l'organisation des usagers : dépôt du véhicule pour la journée, lieu sécurisé et identifié par les usagers. Par ailleurs, le maillage du territoire par des aires de covoiturage donne de la visibilité à cette pratique.</p> <p>=&gt; Enjeu du Projet de territoire : « Créer les conditions pérennes pour renforcer une qualité de vie en termes de santé, d'accès aux droits et de mobilité »</p>			
	<b>DESCRIPTION DE L'ACTION</b>		
<p>Les aires de covoiturage doivent être situées à des carrefours stratégiques. Il est envisageable d'implanter des aires à proximité de flux de circulation, comme l'ambitionne le Schéma de covoiturage de l'Eure, qui a développé des aires le long des axes autoroutiers (A13). Les aires de covoiturage peuvent aussi être aménagées à proximité d'un pôle générateur de flux d'une commune (parking d'un supermarché, pôle multimodal...). Il est également possible d'implanter des aires de taille réduite notamment dans les villages, potentiellement en convertissant des places de parking déjà existantes.</p> <p>Ces deux niveaux d'aires de covoiturage sont envisagés par l'INSE :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- D'une part, des petites aires pourront être signalées sur des poches de stationnement déjà existantes : cela ne nécessite qu'une signalétique de la part de l'INSE, qui peut identifier ces aires avec l'aide des communes ;</li> <li>- D'autre part, des aires plus structurantes pourront être envisagées sur le territoire : elles feront l'objet d'une étude de faisabilité et d'un dossier de subvention auprès du Département.</li> </ul> <p>Ce travail à deux niveaux sera l'occasion de réfléchir à une carte des aires de covoiturage sur le territoire de l'INSE.</p>			
	<b>OBJECTIFS</b>		<b>PUBLIC CIBLE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inscrire physiquement la place du covoiturage sur le territoire</li> <li>• Aider à l'organisation des usagers</li> <li>• Agir sur le pouvoir d'achat des ménages</li> <li>• Réduire l'encombrement routier et la pollution atmosphérique</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tous les habitants de l'INSE</li> <li>• Focus particulier sur les actifs qui résident ou travaillent sur le territoire de l'INSE</li> </ul>	
	<b>GOVERNANCE</b>		<b>PLAN DE FINANCEMENT</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Portage et coordination par l'INSE</li> <li>• Coopération selon maîtrise du foncier (mairies, Département, Gare et Connexion, EPFN)</li> <li>• Lien avec le Département et le Schéma de covoiturage de l'Eure</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investissement : <ul style="list-style-type: none"> <li>- 400€/panneau réglementaire et 350€/totem INSE explicatif</li> <li>- 3 000€/place pour la création d'une nouvelle aire (moindre coût en cas de transformation de tout ou partie d'un parking déjà existant)</li> </ul> </li> </ul>	

# 2.









	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Subvention : financement « mobilités alternatives » par le Département (50% du projet, 25 000€ max)</li> <li>• Financement LEADER envisageable</li> </ul>
 <b>INDICATEURS DE SUIVI</b>	 <b>POINTS D'ATTENTION / RESTE A DEFINIR</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Taux d'occupation des aires</li> <li>• Augmentation de la part du covoiturage dans les flux domicile-travail</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cette action doit s'accompagner d'une large communication pour inciter au covoiturage et lever les potentiels freins</li> <li>• Questionnaire à transmettre aux mairies afin d'identifier les aires de covoiturage non officielles déjà existantes, et également faire remonter les besoins de création de nouvelles aires. Il peut être intéressant de demander l'avis des grandes surfaces sur les pratiques de covoiturage.</li> </ul>



Exemples de panneaux réglementaires et de totems explicatifs

# 2.









## Action 4 : Proposer un service d'autopartage

AXE 2 : FAVORISER LE COVOITURAGE ET L'AUTOPARTAGE		ECHEANCE : COURT TERME (2022-2024)	
	<b>ENJEUX</b>		
<p>Une politique d'autopartage permet d'offrir les avantages de la voiture individuelle (autonomie, liberté), tout en limitant ses effets néfastes : économies significatives pour les utilisateurs (en achat d'un véhicule, assurance, entretien, stationnement...) et possibilité de se passer de tout ou partie de son parc automobile privé.</p> <p>Le dispositif peut être cantonné à une échelle réduite (1 voiture disponible dans les anciens chefs-lieux de cantons avec inscription en mairie) ou s'inscrire dans un projet de maillage territorial, avec un opérateur commercial spécifique permettant une disponibilité des voitures 24h/24.</p> <p>=&gt; Enjeu du Projet de territoire : « Créer les conditions pérennes pour renforcer une qualité de vie en termes de santé, d'accès aux droits et de mobilité »</p>			
	<b>DESCRIPTION DE L'ACTION</b>		
<p>L'INSE souhaite réaliser cette action sous forme d'expérimentation en mettant à disposition, dans un premier temps, un véhicule de l'INSE quand celui-ci n'est pas utilisé, c'est-à-dire le week-end. La réservation et la récupération des clés se feraient via le secrétariat. Il est envisageable d'appliquer une indemnisation kilométrique à la location de voiture.</p> <p>Si ce dispositif venait à faire ses preuves et à répondre à une demande, plusieurs véhicules pourraient être mis à disposition le week-end, puis la semaine.</p> <p>Des structures associatives intéressées par l'initiative peuvent s'intégrer à cette expérimentation.</p>			
	<b>OBJECTIFS</b>		<b>PUBLIC CIBLE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Proposer un véhicule pour des habitants résidents ou des touristes (et éviter ainsi une multi-motorisation des ménages)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Habitants avec le permis de conduire</li> <li>Touristes</li> </ul>	
	<b>GOUVERNANCE</b>		<b>PLAN DE FINANCEMENT</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Portage et gestion : INSE</li> <li>Partenariat avec les associations intéressées (La Ruche propose de mettre à disposition son véhicule 9 places)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Quasiment nul, si ce n'est 5% de l'ETP du secrétariat de l'INSE</li> </ul>	
	<b>INDICATEURS DE SUIVI</b>		<b>POINTS D'ATTENTION / RESTE A DEFINIR</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Taux de réservation du véhicule</li> <li>Satisfaction des usagers</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Cette action nécessite une forte communication pour permettre aux habitants mais aussi aux touristes de connaître l'offre</li> <li>Le déploiement de cette action nécessite de trouver une organisation pour les réservations, la remise des clés et de définir un contrat (objectif de lancement : septembre 2022)</li> </ul>	



# 2.

## Action 5 : Installer du stationnement vélo sécurisé









<b>AXE 3 : FAVORISER LES MOBILITES ACTIVES ET LA DEMOBILITE</b>		<b>ECHEANCE : COURT TERME (2022-2024)</b>	
	<b>ENJEUX</b>		
<p>La peur du vol et les difficultés de stationnement sont deux freins importants à la pratique du vélo au quotidien. Environ 300 000 ménages sont victimes d'un vol de vélo chaque année (CEREMA, 2020). Or, après un vol, les usagers ne rachètent pas forcément de vélo ou descendent en gamme (notamment pour les VAE). Les cyclistes ont donc besoin de stationner leur vélo de manière sécurisée, au plus près de leur destination. Pour cela, une offre de stationnement de qualité et suffisamment dimensionnée est nécessaire.</p> <p>Le stationnement sécurisé diffère du stationnement normal par deux caractéristiques : la fixation du vélo (qui doit pouvoir se faire par deux points) et la sécurisation (surveillance humanisée, vidéo-surveillance ou fermeture sécurisée).</p> <p>=&gt; Enjeu du Projet de territoire : « Créer les conditions pérennes pour renforcer une qualité de vie en termes de santé, d'accès aux droits et de mobilité »</p>			
	<b>DESCRIPTION DE L'ACTION</b>		
<p>L'offre de stationnement doit être située de manière visible et à proximité des pôles générateurs de flux (centre-ville, zone d'activité, collège et lycée, quartier d'habitat collectif) et des nœuds d'intermodalité (gare). Un travail peut être réalisé pour l'intégration paysagère de ces aménagements, notamment à proximité des lieux touristiques.</p> <p>La LOM oblige à créer du stationnement sécurisé dans les gares et pôles d'échange multimodaux avant le 1er janvier 2024 : le décret prévoit 10 emplacements vélo sécurisés en gare de Verneuil.</p>			
	<b>OBJECTIFS</b>		<b>PUBLIC CIBLE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminuer le nombre de vols de vélo</li> <li>• Favoriser la pratique du vélo en levant un frein</li> <li>• Favoriser l'intermodalité</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tous les habitants de l'INSE</li> <li>• Touristes</li> </ul>	
	<b>GOUVERNANCE</b>		<b>PLAN DE FINANCEMENT</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Portage : INSE</li> <li>• Coopération selon maîtrise du foncier (mairies, Département, Gare et Connexion, EPFN)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• En fonction des coûts présentés ci-dessous : pour la mise en place d'un abri vélo dans chaque commune-pôle et de 3 vélobox sur les 3 aires de covoiturage, le budget est de 50 000€ environ</li> <li>• Financement LEADER envisageable</li> </ul>	
	<b>INDICATEURS DE SUIVI</b>		<b>POINTS D'ATTENTION / RESTE A DEFINIR</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de places de stationnement installées</li> <li>• Taux de remplissage des places</li> <li>• Satisfaction des cyclistes du territoire</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Localisation à définir</li> </ul>	

## Typologie des solutions de stationnement vélo

SURVEILLANCE INFORMELLE	 <p><b>ARCEAU</b></p> <p>Cible : stationnement courte-durée (&lt;2h) pour des petits achats, des rendez-vous administratifs ou médicaux</p> <p>Implantation : centre-ville, rues commerçantes</p> <p>Sécurisation : pas de sécurisation en tant que telle mais la proximité des flux permet un contrôle informel des passants</p> <p>Dimensionnement : 2 places par arceau, pour les vélos et VAE uniquement</p> <p>Coût : 200€ à 250€/arceau</p>
	 <p><b>ABRI</b></p> <p>Cible : stationnement moyenne durée (environ 4h) le temps d'une activité</p> <p>Implantation : centre sportif ou culturel</p> <p>Sécurisation : pas de sécurisation en tant que telle mais la présence d'un accueil sur le site peut permettre un contrôle informel si le stationnement est situé dans le champ de vision des agents d'accueil</p> <p>Dimensionnement : possibilité d'accueillir tout type de vélo et de dimensionner selon la demande</p> <p>Coût : 150€/arceau + 4 000€ pour l'abri (environ 10 places)</p>
SECURISATION FORMELLE	 <p><b>VELOBOX</b></p> <p>Cible : stationnement longue durée (une journée ou une nuit) pour les pendulaires ou étudiants</p> <p>Implantation : gare, zone d'activité</p> <p>Sécurisation : local fermé par une clé ou un badge individuel</p> <p>Dimensionnement : 1 place par vélobox, pour les vélos et VAE uniquement</p> <p>Coût : 3 000€/vélobox</p>
	 <p><b>GARAGE COLLECTIF</b></p> <p>Cible : stationnement longue durée pour des usagers réguliers ou des habitants du quartier</p> <p>Implantation : gare, quartier résidentiel</p> <p>Sécurisation : les utilisateurs du local disposent chacun d'une clé ou du code du digicode pour entrer dans le local, la sécurisation repose aussi sur la confiance envers les autres utilisateurs</p> <p>Dimensionnement : possibilité d'accueillir tout type de vélo, environ 10 places</p> <p>Coût : 150€/arceau + 8 000€ pour le garage (environ 10 places)</p>
	 <p><b>PARC-RELAIS</b></p> <p>Cible : stationnement longue durée (un ou plusieurs jours) pour les pendulaires ou étudiants</p> <p>Implantation : gare, centre-ville</p> <p>Sécurisation : soit par une surveillance humanisée, soit par vidéosurveillance, soit par la fermeture du local via un badge d'accès (possibilité de mettre en place une tarification pour favoriser l'inter-modalité)</p> <p>Dimensionnement : tous types de vélo, entre 20 et 100 places en fonction de la fréquentation</p> <p>Coût : 20 000€ (pour environ 20 vélos, soit environ 1 000€/vélo) hors implantation</p>

# 2.

## Action 6 : Proposer des deux-roues en location longue durée









<b>AXE 3 : FAVORISER LES MOBILITES ACTIVES ET LA DEMOBILITE</b>		<b>ECHEANCE : COURT ET MOYEN TERME (2022-2026)</b>	
	<b>ENJEUX</b>		
<p>La location longue durée a pour but de permettre aux habitants d'utiliser un vélo ou un VAE sur le territoire un temps donné, pour tester ce moyen de mobilité dans le but de l'adopter définitivement. La location permet en effet de se lancer dans la pratique du vélo sans les freins qu'il peut y avoir au début : coût de l'investissement dans un vélo qu'on n'est pas sûr d'utiliser longtemps, maintenance préventive réalisée par un tiers.</p> <p>Dans le cas d'une location de deux-roues motorisés, la location peut permettre une aide ponctuelle : la location proposée est une solution temporaire dans l'attente d'une mobilité adaptée à la situation par la suite (obtention du permis, réparation ou achat de son véhicule personnel, recherche de mobilité alternative...).</p> <p>Pour la collectivité, le système de location longue durée est très adaptable et les investissements peuvent être réalisés en fonction de la demande.</p> <p>=&gt; Enjeu du Projet de territoire : « Créer les conditions pérennes pour renforcer une qualité de vie en termes de santé, d'accès aux droits et de mobilité »</p>			
	<b>DESCRIPTION DE L'ACTION</b>		
<p>L'INSE souhaite proposer des deux-roues en location longue durée dans le cadre des Espaces France Service (qui gèreraient la partie administrative de la location). La mise à disposition serait réalisée par les services techniques et le tissu associatif (notamment Le Pied-à-Coulisse et le magasin de cycle de Verneuil) pourrait être fléché pour réaliser l'entretien et la maintenance.</p>			
	<b>OBJECTIFS</b>		<b>PUBLIC CIBLE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Susciter l'envie de pratiquer le vélo sur le territoire en permettant aux usagers d'essayer avant d'acheter</li> <li>Proposer des solutions temporaires de mobilité</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Tous les habitants de l'INSE</li> </ul>	
	<b>GOUVERNANCE</b>		<b>PLAN DE FINANCEMENT</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Portage : INSE</li> <li>Partenaires : Espaces France Services, associations locales</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Investissement et entretien/maintenance               <ul style="list-style-type: none"> <li>500€/vélo classique</li> <li>1 500€/VAE</li> <li>1 000€/scooter</li> </ul> </li> <li>Ainsi, pour 10 scooters, 10 VAE et 20 vélos, l'investissement (avec entretien/maintenance) s'élève à 35 000€ (possibilité de lisser le financement sur 3 ans)</li> <li>Financement LEADER envisageable</li> </ul>	
	<b>INDICATEURS DE SUIVI</b>		<b>POINTS D'ATTENTION / RESTE A DEFINIR</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de bénéficiaires du service</li> <li>Nombre de renouvellements de l'abonnement</li> <li>Taux de conversion vers un achat de vélo</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Le stockage des vélos nécessite de la place et des ressources humaines et techniques sont nécessaires pour assurer l'entretien des vélos.</li> <li>Inscrire cette action au budget 2023</li> </ul>	

# 2.




---

# 2.

## Action 7 : Soutenir l'offre de Tiers-Lieux








AXE 3 : FAVORISER LES MOBILITES ACTIVES ET LA DEMOBILITE		ECHEANCE : COURT ET MOYEN TERME (2022-2026)	
	<b>ENJEUX</b>		
<p>L'association France Tiers-Lieux définit les Tiers-Lieux selon 5 caractéristiques : l'expérimentation, la convivialité, l'entrepreneuriat ancré dans un territoire, l'hybridation des activités et l'évolutivité. Les Tiers-Lieux sont des espaces physiques permettant d'accueillir des services et des activités de proximité, tout en permettant un lien social par son action. L'offre des Tiers-Lieux peut donc être très diverse, en réponse à un besoin local : recyclerie, point relai, épicerie de proximité, espace numérique, ... Il peut notamment s'organiser autour d'un espace de travail partagé.</p> <p>=&gt; Enjeu du Projet de territoire : « Dynamiser la vie économique »</p>			
	<b>DESCRIPTION DE L'ACTION</b>		
<p>La situation de l'INSE (à 1h30 de Paris) et le développement du télétravail en fait un territoire privilégié pour proposer une offre d'espaces de travail partagés permettant à des actifs d'avoir un accès numérique, un espace de travail géré collectivement et un accueil humanisé. Les espaces de travail partagés permettraient d'attirer des actifs sur le territoire et de proposer des alternatives à la mobilité pendulaire.</p> <p>L'INSE souhaite aussi soutenir la création de services de proximité. En ce sens, pour les Tiers-Lieux favorisant la mobilité durable ou la démobilité, l'INSE pourra apporter son soutien logistique (sous forme d'étude préalable, de recherche de foncier...) ou un soutien financier selon les conditions fixées à l'avance.</p>			
	<b>OBJECTIFS</b>		<b>PUBLIC CIBLE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Favoriser la démobilité</li> <li>Renforcer l'attractivité du territoire pour des actifs normands ou franciliens</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Tous les habitants de l'INSE</li> <li>Habitants et actifs du territoire</li> </ul>	
	<b>GOUVERNANCE</b>		<b>PLAN DE FINANCEMENT</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Coordination : INSE avec le soutien des communes pôles (dispositif Petites Villes de Demain)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Selon les conditions des appels à projets</li> </ul>	
	<b>INDICATEURS DE SUIVI</b>		<b>POINTS D'ATTENTION / RESTE A DEFINIR</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de projets soutenus</li> <li>Montant des subventions</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Il est nécessaire de cadrer le dispositif en définissant des critères précis d'attribution de subvention.</li> </ul>	

## Exemples de Tiers-Lieux

	<p style="text-align: center;"><b>LA QUINCAILLERIE, GUERET (23)</b></p> <p>Objectif : Ce Tiers-Lieu dit numérique a pour objectif de créer un lieu de rencontre et de vie tout en proposant un accès au numérique dans ce département de Creuse, marqué par une population vieillissante, où la fracture numérique est assez présente.</p> <p>Actions : accès internet libre, espace de travail partagé, ateliers numériques, salle de réunion, conciergerie, événements culturels</p> <p>Portage : CA du Grand Guéret</p>
	<p style="text-align: center;"><b>ODYSSEO, REDON (35)</b></p> <p>Objectif : Ce Tiers-Lieu est un espace de travail partagé de 560m<sup>2</sup> qui regroupe indépendants, étudiants, associations, salariés. L'objectif est de proposer un espace de travail accessible, équipé et agréable (internet, imprimante, salles de réunions) ainsi que des services (organisation d'événements...) et de proposer de l'entraide grâce aux compétences de chacun.</p> <p>Actions : accès internet, salles de travail et de réunion, conciergerie</p> <p>Portage : privé</p>
	<p style="text-align: center;"><b>L'HERMITAGE, AUTRECHES (60)</b></p> <p>Objectif : Ce Tiers-Lieu a pour but de créer un lieu de vie dans une commune rurale de 750 habitants. Cet espace repose sur le vivre-ensemble (cafés solidaires, événements festifs et culturels), l'agro-écologie (terrains agricoles) et l'entrepreneuriat et l'innovation sociale (pépinière avec des ateliers et des bureaux partagés).</p> <p>Actions : espaces de vie (cuisines, chambres), salles et ateliers, événementiel, terrains agricoles et forêts</p> <p>Portage : associatif</p>








# 2.

## Action 8 : Coopérer avec la Région Normandie pour l'amélioration des lignes Nomad

AXE 4 : RENFORCER LA DESSERTE EN TRANSPORT PUBLIC		ECHEANCE : COURT ET MOYEN TERME (2022-2026)	
	<b>ENJEUX &amp; DESCRIPTION DE L'ACTION</b>		
<p>Comme aucune ligne Nomad n'est circonscrite au territoire de l'INSE, la Communauté de Communes ne peut pas demander le transfert. Néanmoins, des aménagements de desserte pourront être discutés dans le cadre des bassins de mobilité. En cas de demande de création d'offre supplémentaire, notamment en heure creuse, celle-ci aurait vocation à faire l'objet d'un cofinancement entre la Région et l'INSE, selon des modalités qui restent à définir.</p> <p>Le contrat actuel qui organise le transport interurbain régional court de 2022 à 2026. Cette contrainte contractuelle invite à penser l'action selon deux échéances distinctes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- D'ici 2026, dans le cadre des contrats opérationnels de la mobilité, l'INSE et les communes pourront demander à la Région des adaptations à la marge de la desserte</li> <li>- Dans le cadre du renouvellement du contrat en 2026, l'INSE souhaite retravailler l'offre Nomad en fonction des demandes du territoire (liaison Rugles-Verneuil ou adaptation des horaires pour coller aux horaires d'embauche notamment)</li> </ul> <p>=&gt; Enjeu du Projet de territoire : « Consolider, développer et rendre accessible les services existants »</p>			
	<b>OBJECTIFS</b>		<b>PUBLIC CIBLE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer le réseau interurbain Nomad</li> <li>• Satisfaire de nouveaux besoins de mobilité</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Usagers du réseau Nomad</li> <li>• Tous les habitants de l'INSE : particulièrement les jeunes</li> </ul>	
	<b>GOUVERNANCE</b>		<b>PLAN DE FINANCEMENT</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Discussions dans le cadre des bassins de mobilité</li> <li>• Mise en œuvre par la Région Normandie</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neutre en cas d'adaptation de l'offre à coûts constants</li> </ul>	
	<b>INDICATEURS DE SUIVI</b>		<b>POINTS D'ATTENTION / RESTE A DEFINIR</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fréquentation des courses modifiées ou ajoutées</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'offre Nomad reste gérée par la Région, qui détient le pouvoir de décision en dernier recours.</li> </ul>	

# 2.

## Action 9 : Communiquer en faveur de la mobilité durable









AXE TRANSVERSAL		ECHEANCE : COURT TERME ET POURSUITE LONG TERME	
	<b>ENJEUX &amp; DESCRIPTION DE L'ACTION</b>		
<p>Action transverse du Plan de Mobilité Simplifié, la communication joue un rôle primordial dans une politique de mobilité : il est en effet essentiel de faire connaître les offres de mobilité, première étape dans le changement des pratiques de mobilité. En fonction des populations cibles, différents canaux pourront être utilisés.</p> <p>Cette action devra être mise en place, sur la durée, par le service communication de l'INSE, en lien avec les différents porteurs de projet et partenaires. Les formes peuvent être très diverses :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Communication papier : fiches horaires des cars Nomad distribuées en début d'année sur les marchés ou inscrites dans le bulletin municipal, ...</li> <li>- Communication sur internet : mise à jour régulière des informations sur le site de l'INSE, communication autour du site « Covoiturage 27 » et de Nomad Covoiturage...</li> <li>- Actions auprès de public-cibles : ateliers vélos dans les écoles, promotion du transport solidaire dans des forums d'emploi, information pour les nouveaux arrivés sur le territoire en début d'année, rencontre club senior, information auprès des RH des entreprises...</li> <li>- Evènements ponctuels : semaine de la mobilité, inauguration de la maison de la mobilité, ...</li> <li>- Actions de publicité : sac à pain publicitaire, un ticket acheté = un ticket offert, ...</li> </ul> <p>=&gt; Enjeu du Projet de territoire : « Construire une identité positive »</p>			
	<b>OBJECTIFS</b>		<b>PUBLIC CIBLE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faire connaître l'offre de mobilité sur le territoire</li> <li>• Lever des freins et modifier les pratiques de mobilité</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tout public</li> </ul>	
	<b>GOUVERNANCE</b>		<b>PLAN DE FINANCEMENT</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Portage : INSE</li> <li>• Partenaires : multiples en fonction de l'action mise en œuvre, Département pour les actions de communication autour du covoiturage</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budget de 5 000 à 10 000€/an avec environ 3 000€/an alloué au covoiturage</li> <li>• Financement LEADER envisageable pour des actions de communication innovantes</li> </ul>	
	<b>INDICATEURS DE SUIVI</b>		<b>POINTS D'ATTENTION / RESTE A DEFINIR</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'actions réalisées par an</li> <li>• Modification des pratiques</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plan de communication à élaborer en lien avec la mise en place des actions</li> </ul>	



# 3.

## 3. ACTIONS LONG-TERME

### Action 10 : Créer une maison de la mobilité









AXE 1 : DEVELOPPER LES MOBILITES SOLIDAIRES		ECHEANCE : LONG TERME (AU-DELA DE 2026)	
	<b>ENJEUX DE L'ACTION</b>		
<p>Une Maison de la mobilité est l'un des outils d'accompagnement au changement des habitudes de déplacements sur un territoire. En effet, la Maison des mobilités a plusieurs fonctions : d'une part, elle offre aux habitants une information sur tous les modes de déplacement en un point d'accueil physique et unique et d'autre part, elle peut accompagner les usagers dans leurs pratiques de mobilité en les conseillant, en levant des freins psychologiques et cognitifs...</p> <p>La Maison de la mobilité est le lieu de mise en œuvre d'un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité (préconisé dans la LOM).</p> <p>=&gt; Enjeu du Projet de territoire : « Construire une identité positive »</p>			
	<b>DESCRIPTION</b>		
<p>Une Maison de la mobilité peut mener plusieurs actions d'information et d'accompagnement sur les mobilités et vendre des titres de transport. Elle peut aussi être le lieu d'animations locales (ateliers autour du vélo par exemple) ou le moyen d'une mise en réseau d'acteurs de la mobilité. Le cadre d'action de la Maison de la mobilité doit être conçu en fonction des besoins exprimés par les habitants et acteurs du territoire et peut intégrer d'autres actions présentées en amont dans ce PMS (location de vélos longue durée, mise à disposition d'une flotte de deux-roues motorisés...)</p> <p>Sur le territoire de l'INSE, la Maison de la Mobilité pourrait s'inscrire dans le projet de réaménagement du bâtiment-voyageur de la gare de Verneuil et ainsi offrir une intermodalité par la location de vélos à destination touristique par exemple.</p>			
	<b>OBJECTIFS</b>		<b>PUBLIC CIBLE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informer des offres de mobilité</li> <li>• Accompagner les habitants dans leur parcours de mobilité</li> <li>• Favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle</li> <li>• Mutualiser plusieurs services en un seul lieu</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tous les habitants de l'INSE</li> </ul>	
	<b>GOUVERNANCE</b>		<b>PLAN DE FINANCEMENT</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Portage et coordination : INSE</li> <li>• Partenaires : possibilité de s'appuyer sur le monde associatif via un conventionnement</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le coût d'une telle action est très variable, pour l'investissement (achat ou construction d'un local) et pour le fonctionnement (nombre d'ETP nécessaires).</li> <li>• Subventions possibles de l'Etat et du Département</li> </ul>	
	<b>INDICATEURS DE SUIVI</b>		<b>POINTS D'ATTENTION</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de visiteurs et nombre de personnes accompagnées</li> </ul>		<p>Cette action doit être mise en place dans un second temps, car elle n'a de sens que si l'offre de mobilité sur le territoire est renforcée et structurée.</p>	

## Exemples d'actions de Maison de la Mobilité

 <p><b>communauté de l'auxerrois</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>CA DE L'AUXERROIS (89)</b></p> <p>Actions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vente de titres de transports</li> <li>- Location de vélos et trottinettes</li> <li>- Achat d'équipements pour les modes doux</li> <li>- Conseil et information</li> </ul> <p>Gestion : par Transdev dans le cadre de la DSP du réseau de transport</p>
 <p><b>MARNE et GONDOIRE</b> communauté d'agglomération</p>	<p style="text-align: center;"><b>CA MARNE ET GONDOIRE (77)</b></p> <p>Actions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conseil en mobilité et informations touristiques</li> <li>- Prêt de vélos</li> <li>- Ateliers d'autoréparation</li> <li>- Marquage de vélo</li> </ul> <p>Gestion : public, en lien avec des associations pour les ateliers</p>
 <p><b>THOUARSAIS</b> COMMUNAUTÉ DE COMMUNES</p>	<p style="text-align: center;"><b>CC DU THOUARSAIS (79)</b></p> <p>Actions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Informations et conseil en mobilité</li> <li>- Permanence téléphonique</li> <li>- Gestion des services de transport solidaire</li> <li>- Location de vélos / scooters / véhicules thermiques / voitures sans permis</li> </ul> <p>Gestion : par le centre socioculturel de Thouarsais, en lien avec des bénévoles pour le transport solidaire</p>

# 3.

## Action 11 : Mettre en place un TAD de rabattement vers la gare de Verneuil

AXE 4 : RENFORCER LA DESSERTE EN TRANSPORT PUBLIC		ECHEANCE : LONG TERME (AU-DELA DE 2026)	
	<b>ENJEUX</b>		
<p>Né dans les années 1970 et mis en place dans de nombreuses collectivités depuis les années 1990, le transport à la demande (TAD) a d'abord été développé pour la desserte des zones rurales, dont la faible densité ne permet pas la mise en œuvre d'un réseau régulier. Arrivé à maturité, ce type de service peut désormais convenir à de nombreux contextes urbains par les différentes formes possibles : lignes virtuelles, service zonal, lignes préfixées... Le TAD est un outil à double fonction : il offre une solution de mobilité pour les flux de proximité et peut permettre le rabattement vers des gares ou des pôles. La définition du service doit émaner des besoins constatés sur le territoire et des publics-cibles que l'on souhaite desservir.</p> <p>=&gt; Enjeu du Projet de territoire : « Consolidier, développer et rendre accessible les services existants »</p>			
	<b>DESCRIPTION DE L'ACTION</b>		
<p>L'objectif d'un TAD de rabattement est d'assurer un accès vers la gare du territoire pour tous les habitants et donc de favoriser l'intermodalité. Un TAD de rabattement vise les actifs et les usagers occasionnels ou réguliers des trains, et plus globalement tous les usagers souhaitant se rendre vers un centre urbain.</p> <p>Le service de TAD de rabattement fonctionne en heure de pointe selon des horaires coordonnés avec les départs (le matin) et les arrivées (le soir) des trains. Si certains itinéraires venaient à être déclenchés avec un taux égal ou supérieur à 80%, il conviendrait de réfléchir sur leur transformation en ligne régulière.</p> <p>Ce service de TAD a pour obligation d'être accessible aux PMR et permet donc une réponse à la problématique de mobilité des PMR sur le territoire et vers les pôles régionaux (avec possibilité d'adapter le service en proposant une prise en charge à domicile pour les PMR).</p>			
	<b>OBJECTIFS</b>		<b>PUBLIC CIBLE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Favoriser le rabattement vers la gare de Verneuil-d'Avre-et-d'Iton</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Tout public : notamment les actifs et usagers du train (mais offre aussi un accès en centre-ville)</li> <li>Touristes</li> </ul>	
	<b>GOUVERNANCE</b>		<b>PLAN DE FINANCEMENT / RECETTES</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Définition et mise en œuvre : INSE</li> <li>Exploitation en Régie ou en marché public</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Etude préalable à prévoir : 20 000€</li> <li>Autour de 150 000€/an pour un service fonctionnant 5 jours avec 6 véhicules</li> </ul>	
	<b>INDICATEURS DE SUIVI</b>		<b>POINTS D'ATTENTION</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de courses par mois</li> <li>Nombre d'inscrits au service</li> <li>Satisfaction des usagers</li> <li>Taux de refus (si saturation du service)</li> </ul>		<p>Plus le service fonctionne, plus il coûte cher à la collectivité. L'objectif est donc de trouver la bonne adéquation entre utilité sociale et coût du service</p> <p>Concurrence avec les taxis</p>	









# 3.

## Schéma du TAD de rabattement



# 3.

## Action 12 : Travailler à la réalisation d'itinéraires cyclables avec le Département

AXE 3 : FAVORISER LES MOBILITES ACTIVES ET LA DEMOBILITE		ECHEANCE : LONG TERME (AU-DELA DE 2026)	
	<b>ENJEUX</b>		
<p>Le vélo est aujourd'hui une alternative crédible à l'autosolisme et les bienfaits des mobilités actives sont nombreux : environnementaux (diminution des émissions de polluants), économiques (coût des mobilités moindre) et sociaux (notamment en termes d'accès à la mobilité pour tous et de préservation de la santé publique). Par ailleurs, les mobilités actives ont un fort impact sur la qualité de vie en réduisant les nuisances sonores et en améliorant la qualité de l'air.</p> <p>Un des premiers enjeux de la pratique du vélo sur le territoire est la création d'itinéraires cyclables, avec des enjeux de sécurisation et de continuité cyclable.</p>			
	<b>DESCRIPTION DE L'ACTION</b>		
<p>Les itinéraires cyclables sur le territoire peuvent être pensés à 2 échelles :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Une échelle communale : faciliter les déplacements d'hyper-proximité au sein des communes et notamment des 4 communes pôles</li> <li>- Une échelle intercommunale : créer des liaisons sécurisées entre les communes du territoire</li> </ul> <p>Pour créer des continuités cyclables, des projets pourront être réalisés en complément de ceux portés par le Département : axe de la vallée de l'Avre (tracé compliqué du fait d'une concertation nécessaire entre les deux départements et du franchissement de la RN12), linéaire Conches-en-Ouche / Rugles (projet compliqué par des sujets d'acquisition du foncier), projet long-terme de liaison entre Verneuil / Breteuil / Mesnils-sur-Iton vers Evreux.</p>			
	<b>OBJECTIFS</b>		<b>PUBLIC CIBLE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mailler le territoire de l'INSE d'un réseau cyclable attractif et sécurisé</li> <li>• Favoriser la pratique du vélo sur le territoire</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tout public : notamment les jeunes et les actifs</li> <li>• Touristes</li> </ul>	
	<b>GOVERNANCE</b>		<b>PLAN DE FINANCEMENT / RECETTES</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Portage : INSE ou Département</li> <li>• Coopération selon maîtrise du foncier (mairies, Département, Gare et Connexion)</li> <li>• Lien avec le Département et le Schéma vélo de l'Eure</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investissement : <ul style="list-style-type: none"> <li>- 10 000€/km pour une bande cyclable</li> <li>- 200 000€/km pour une piste cyclable séparée</li> </ul> </li> <li>• Subvention : financement « mobilités alternatives » par le Département (50% du projet, 25 000€ max)</li> </ul>	
	<b>INDICATEURS DE SUIVI</b>		<b>POINTS D'ATTENTION</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Km de pistes cyclables réalisés</li> <li>• Fréquentation de la piste cyclable (par des éco-compteurs installés à court terme)</li> </ul>			



# 4.

Par ce Plan de Mobilité Simplifié, l'Interco Normandie Sud Eure s'est approprié sa nouvelle compétence « mobilité » en structurant l'offre existante et en interrogeant les différents besoins de mobilité des habitants et acteurs du territoire.

La réalisation de ce Plan de Mobilité s'est inscrite dans une double approche de concertation et de pragmatisme pour fixer une stratégie de mobilité adaptée au territoire de l'Interco Normandie Sud Eure, territoire rural et touristique structuré par 4 pôles de proximité. Cette stratégie pourra évoluer au gré des expérimentations et des partenariats, pour s'adapter toujours mieux aux besoins évolutifs de la population.

Ce Plan de Mobilité Simplifié permettra de donner les grandes orientations de l'Interco Normandie Sud Eure en matière de mobilité, lors des réunions partenariales avec le Comité des partenaires et via les Contrats opérationnels de la mobilité.