

# CONTRAT OPÉRATIONNEL DE MOBILITÉ

## BASSIN DE MOBILITÉ DU PLATEAU DE L'EURE

2025 - 2029



## *Table des matières*

PRÉAMBULE.....	5
CHAPITRE 1 - CADRE RÉGLEMENTAIRE.....	6
ARTICLE 1. Loi d'orientation des mobilités.....	6
ARTICLE 2. Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires de la Région Normandie.....	7
ARTICLE 3. Bassins de mobilité.....	8
ARTICLE 4. Gouvernance des mobilités.....	9
ARTICLE 5. Objectifs de la nouvelle gouvernance .....	11
CHAPITRE 2 – DÉMARCHE D'ÉLABORATION DU CONTRAT OPÉRATIONNEL DE MOBILITÉ.....	11
ARTICLE 6. Objectifs généraux du contrat opérationnel de mobilité.....	11
ARTICLE 7. Principes de travail et feuille de route .....	12
ARTICLE 8. Dispositions générales du contrat opérationnel de mobilité.....	13
CHAPITRE 3 – MODALITÉS DE L'ACTION COMMUNE.....	13
ARTICLE 9. Enjeux du territoire.....	13
ARTICLE 10. Principes généraux de l'action commune .....	14
ARTICLE 11. Actions communes et de coordination .....	15
CHAPITRE 4 - MODALITÉS D'ANIMATION ET D'ÉVALUATION DU CONTRAT OPÉRATIONNEL DE MOBILITÉ.....	27
ARTICLE 12. Animation du contrat .....	27
ARTICLE 13. Modalités d'évaluation.....	28
CHAPITRE 5 - DISPOSITIONS DIVERSES .....	28
ARTICLE 14. Modalités de révision .....	28
ARTICLE 15. Reconduction tacite .....	28

CHAPITRE 6 - ENGAGEMENT DES SIGNATAIRES .....29

ARTICLE 16. Mise en œuvre des actions .....29

ARTICLE 17. Engagement de confidentialité .....29

ARTICLE 18. Communication.....29

ARTICLE 19. Contentieux et litiges.....30

ANNEXE II – DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE .....41

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment son article L4221-1 et L1111-9 ;

Vu la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite MAPTAM ;

Vu la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République, dite NOTRe ;

Vu la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite LOM ;

Vu le Code des transports et notamment ses articles L1211-3, L1215-1, L1215-2, L1231-1 et suivants ;

Vu la loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant sur la lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets ;

Considérant la réunion préparatoire du 2 octobre 2023, l'atelier de construction du contrat opérationnel de mobilité du 14 novembre 2023, le comité technique du 15 décembre 2023 et le comité technique du 15 mai 2024 ;

Entre les soussignés ci-après dénommés, désignés ensemble les « signataires » et individuellement le « signataire » :

La **Région Normandie**, dont le siège est situé abbaye-aux-Dames Place Reine Mathilde CS 50523 - 14035 CAEN CEDEX, représentée par M. Hervé MORIN, Président du Conseil Régional, dûment habilité à signer le présent contrat par délibération du ..... (date), ci-après désignée « Région Normandie » ;

Le **Département de l'Eure**, dont le siège est situé à l'Hôtel du Département, 14 Boulevard Georges-Chauvin, CS 72101, 27021, Evreux Cedex, représenté par M. Alexandre RASSAËRT, Président du Conseil Départemental, dûment habilité à signer le présent contrat par délibération du .....(date), ci-après désigné « Département de l'Eure » ;

La **Communauté d'Agglomération Evreux Portes de Normandie**, dont le siège est situé à 9 rue Voltaire, CS 40423, 27004 Evreux Cedex, représentée par M. Guy LEFRAND, Président de la Communauté d'Agglomération Evreux Portes de Normandie, dûment habilité à signer le présent contrat par délibération du .....(date), ci-après désigné « CA Evreux Portes de Normandie » ;

La **Communauté de Communes, Intercom Bernay Terres de Normandie**, dont le siège est situé à 1025 route de Broglie, 27500 Bernay, représentée par Nicolas GRAVELLE, Président de Intercom Bernay Terres de Normandie, dûment habilité à signer le présent contrat par délibération du .....(date), ci-après désigné « Intercom Bernay Terres de Normandie » ;

La **Communauté de Communes Interco Normandie Sud Eure**, dont le siège est situé à 84 rue du Canon, 27130, Verneuil d'Avre et Iton, représentée par Mme. Nathalie NOËL, Présidente de l'Interco Normandie Sud Eure, dûment habilitée à signer le présent contrat par délibération du 6 novembre 2024, ci-après désigné « Interco Normandie Sud Eure »,

La **Communauté de Communes Pays de Conches**, dont le siège est situé à l'Impasse de l'Hôtel de Ville, 27190, Conches-en-Ouche, représentée par M. Jérôme PASCO, Président de la Communes de Communes Pays de Conches, dûment habilité à signer le présent contrat par délibération du .....(date), ci-après désigné « CC Pays de Conches » ;

La **Communauté de Communes Pays du Neubourg**, dont le siège est situé à 1 chemin Saint-Célerin, 27110, Le Neubourg, représentée par M. Jean-Paul LEGENDRE, Président de Communauté de Communes Pays du Neubourg, dûment habilité à signer le présent contrat par délibération du .....(date), ci-après désigné « CC Pays du Neubourg » ;

Le **Syndicat Mixte Atoumod**, dont le siège est situé 5 rue Robert Schuman - CS 21129 - 76174 ROUEN CEDEX, représenté par M. Jean-Baptiste GASTINNE, Président du syndicat mixte, dûment habilité à signer le présent contrat par délibération du ..... (date), ci-après désigné « SM Atoumod » ;

L'entreprise **SNCF Gares & Connexions**, dont le siège social est situé au 16 avenue d'Ivry PARIS 13ème, dûment représentée par M. Baptiste OBERLIN, Directeur Régional des Gares Hauts de France Normandie, dûment habilité à signer le présent protocole, ci-après désigné « SNCF Gares & Connexions » ;

Il a été convenu que les différentes parties s'engagent à :

- mettre en œuvre le contrat opérationnel de mobilité sur la période 2025-2029, afin de créer et d'organiser des conditions favorables au développement des mobilités ;
- prendre part à la mise en œuvre des actions, dans les rôles définis par le contrat, et associer les partenaires et acteurs compétents ;
- collaborer dans une logique d'amélioration continue et d'expérimentation, au service des usagers ;
- contribuer à l'évaluation des actions inscrites au contrat opérationnel de mobilité et au partage des données ;
- communiquer et rendre compte de l'avancement des actions en mentionnant la contribution de l'ensemble des parties prenantes.

## PRÉAMBULE

La loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) a mis en lumière deux enjeux fondamentaux :

- la suppression des « zones blanches de la mobilité », en incitant les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) à se constituer en autorités organisatrices des mobilités, dévolues à l'organisation des transports et des services de mobilité locaux, afin de mieux répondre aux besoins spécifiques de chaque territoire ;
- la mise en place d'une nouvelle gouvernance locale de la mobilité.

Dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités, un nouveau périmètre géographique a été constitué. Le bassin de mobilité, composé de plusieurs EPCI, est une échelle au sein de laquelle les mobilités du quotidien s'organisent.

La gouvernance du bassin de mobilité s'établit autour d'un contrat opérationnel de mobilité (COpM), dispositif dans lequel sont inscrites les modalités d'actions communes et de coordination que les EPCI et les autres acteurs de la mobilité choisissent de mener afin de rendre la mobilité locale plus efficace.

En recourant à la concertation, à la coopération et à l'innovation, le contrat opérationnel de mobilité vise deux objectifs majeurs :

- améliorer le « parcours usager » tout au long de la chaîne de déplacements, c'est-à-dire faciliter, simplifier, sécuriser et fiabiliser la mobilité des citoyens ;
- accroître la part modale des modes de transport responsables à l'égard de l'environnement, c'est-à-dire des transports en commun, des modes de déplacement actifs, des alternatives à la voiture individuelle et, dans une moindre mesure, des voitures à faible empreinte carbone (voitures électriques, voitures au biogaz, etc.).

La Région Normandie, en sa qualité de chef de file, a initié la procédure d'élaboration des contrats opérationnels de mobilité pour chacun des douze bassins de mobilité de la région. Il convient de noter que cette procédure correspond à la première génération de contrats en Normandie, formellement établie peu de temps après la prise de compétence en matière de mobilité par les établissements publics de coopération intercommunale signataires du contrat.

Le présent contrat définit les modalités de l'action commune identifiées grâce à la concertation menée, établissant ainsi les fondations initiales de la nouvelle coopération instaurée par la loi d'orientation des mobilités.

## **CHAPITRE 1 - CADRE RÉGLEMENTAIRE**

### **ARTICLE 1. Loi d'orientation des mobilités**

#### **Le rôle des régions selon la loi d'orientation des mobilités**

Dans la continuité de la loi portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe), promulguée le 7 août 2015, la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) poursuit la transformation des politiques de mobilité au niveau national et local.

En vertu de la loi NOTRe, les régions ont connu une évolution de leurs attributions, élargissant leur responsabilité en reprenant la compétence relative aux transports routiers et scolaires des départements, tout en assumant le rôle de chef de file en matière de mobilité et d'intermodalité.

La loi d'orientation des mobilités poursuit ces objectifs en traitant de manière détaillée les enjeux liés aux mobilités quotidiennes, en prenant en compte les nouveaux enjeux environnementaux et en accordant aux régions le statut d'autorité organisatrice de la mobilité régionale. Elles acquièrent la compétence pour organiser les services d'intérêt régional suivants :

- services ferroviaires régionaux de personnes et services routiers effectués en substitution de ces services ferroviaires régionaux ;
- services réguliers de transport public de personnes (routiers, scolaires et à la demande) ;
- services relatifs aux mobilités actives ;
- services relatifs aux usages partagés ;
- services de mobilité solidaire.

La loi d'orientation des mobilités vise quatre objectifs principaux :

- apporter à tous les citoyens et sur l'ensemble du territoire des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle afin de supprimer les zones blanches ;
- encourager l'innovation et le développement de nouvelles solutions de mobilité au bénéfice de l'ensemble de la population ;
- réduire l'impact environnemental des transports en réussissant la transition écologique dans les déplacements, incluant des initiatives telles que le plan vélo, le déploiement des véhicules électriques, le forfait mobilité durable, les zones à faibles émissions, etc. ;
- accroître les investissements dans les infrastructures, améliorant les déplacements quotidiens, privilégiant cette approche plutôt que la création de nouveaux projets d'envergure.

Pour la réalisation de ces objectifs, les nouvelles compétences accordées aux régions leur confèrent la capacité d'établir un nouveau cadre d'intervention auprès des établissements publics de coopération

intercommunale, grâce à la création de bassins de mobilité. Ce périmètre englobe un ou plusieurs EPCI à fiscalité propre, généralement autour d'un pôle d'attractivité (par exemple, une grande agglomération).

### **La prise de compétence des EPCI en matière de mobilités selon la loi d'orientation des mobilités**

La loi d'orientation des mobilités a permis à chaque intercommunalité de prendre en charge, à sa discrétion, la compétence en matière de mobilité, lui permettant ainsi d'organiser, sur son territoire, des services de mobilité adaptés à son contexte local, notamment en matière de mobilités actives, partagées et solidaires.

En cas de non prise de cette compétence par l'intercommunalité, la Région, en sa qualité d'autorité organisatrice de la mobilité régionale, et conformément aux dispositions prévues par la LOM, organise l'offre de transports publics, y compris les services ferroviaires, les services de transport à la demande et le transport scolaire.

La Région propose également des services liés aux mobilités actives ou partagées (tels que le covoiturage, l'autopartage, location de vélos, etc.), des services de mobilité solidaire et de conseil en mobilité pour les personnes vulnérables, pour les employeurs ou pour les grands générateurs de flux (commerces, hôpitaux, etc.).

La Région accompagne également les autorités organisatrices de la mobilité présentes sur son territoire dans le cadre de la collecte de données, de l'élaboration de schémas de déplacements, de la réflexion de l'aménagement autour des gares, de la réalisation d'infrastructures de transports (ferroviaires, routières, cyclables) et de pôles d'échanges multimodaux.

Dans le cadre de son nouveau rôle d'autorité organisatrice de la mobilité régionale et de chef de file de l'intermodalité, la Région Normandie a exprimé le souhait de maintenir ses missions en matière de transport public, d'accompagnement à la définition de stratégies de mobilité ainsi que leur mise en œuvre opérationnelle.

À ce titre, la Région Normandie continue de développer son offre de mobilité, de soutenir les études et les investissements, afin de faciliter les déplacements au sein de toutes les intercommunalités, quel que soit leur statut et compétence en matière de mobilité. Cette mise en œuvre intervient, le cas échéant, en accord avec l'autorité organisatrice des mobilités locale.

La Région Normandie a encouragé les intercommunalités à se saisir de la compétence mobilité, qui leur permet de développer des services de proximité complémentaires à ceux organisés par la Région et qui concourt à une collaboration des autorités organisatrices entre elles et à une bonne coordination des services. En 2022, 90 % des EPCI de Normandie avaient pris la compétence mobilité.

## **ARTICLE 2. Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires de la Région Normandie**

Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), instauré par la loi NOTRe, est un schéma stratégique de planification à travers lequel se mettent en œuvre la compétence renforcée et le chef de filât des régions en matière d'aménagement du territoire.

La portée du SRADDET est étendue, englobant onze domaines de compétences, parmi lesquels certains sont liés au transport de voyageurs et de marchandises, à l'équilibre et à l'égalité des territoires, à l'implantation des grandes infrastructures d'intérêt régional, au désenclavement des territoires ruraux, à l'intermodalité, au développement des transports, à la gestion économe de l'espace, à la pollution de l'air et à la lutte contre le changement climatique.

Le SRADDET a été adopté par la Région Normandie en 2019 et a reçu l'approbation du préfet de la région Normandie le 2 juillet 2020. Conformément aux engagements pris par la Région Normandie lors de la concertation menée de 2017 à 2019, la mise en œuvre du SRADDET s'est réalisée en étroite collaboration avec l'ensemble des partenaires sur le territoire. La loi portant sur la lutte contre le dérèglement climatique et renforçant la résilience face à ses effets du 22 août 2021, entre autres dispositions, a apporté des modifications au SRADDET afin d'y intégrer des précisions.

De nombreuses règles y sont relatives à la mobilité. Parmi celles-ci, on retrouve :

- L'atténuation et l'adaptation au changement climatique ;
- L'intégration des enjeux climat-air-énergie dans l'aménagement ;
- L'amélioration de la qualité de l'air ;
- La conciliation des zones commerciales avec la vitalité des centres-villes ;
- Le développement de la nature en ville ;
- L'articulation des transports publics au niveau local ;
- L'optimisation des pôles d'échanges ;
- Le renforcement et l'optimisation des plateformes logistiques multimodales ;
- L'intégration du réseau routier d'intérêt régional ;
- Le développement la mobilité durable des salariés.

### **ARTICLE 3. Bassins de mobilité**

Conformément aux dispositions de la loi d'orientation des mobilités, la Région Normandie est chargée de définir, en concertation avec les territoires, des bassins de mobilité appelés à devenir l'échelle privilégiée pour l'organisation des déplacements. Le bassin de mobilité représente l'échelle locale à laquelle les déplacements quotidiens s'organisent. Il englobe un ou plusieurs établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre et est généralement structuré autour d'un ou plusieurs pôles d'attractivité.

Le territoire d'un EPCI à fiscalité propre n'a pas vocation à être fractionné entre plusieurs bassins de mobilité. Cependant, il peut appartenir à plusieurs bassins de mobilité, si les réalités des déplacements de ses habitants le justifient. Par ailleurs, dans le cas où les particularités locales le confirment, notamment lorsque l'importance des flux de mobilité existants entre plusieurs régions le rend pertinent, la définition de bassins de mobilité inter-régionaux pourra être envisagée en accord avec les autres régions concernées.

La délimitation des bassins en Normandie, conformément aux dispositions de la loi d'orientation des mobilités, a été soumise à un processus de concertation, au terme duquel les 72 EPCI de la région ont été répartis en 12 bassins de mobilité. Cette démarche a permis de constituer des collectifs qui auront l'opportunité d'échanger et de participer à des consultations sur la thématique de la mobilité.

Les contrats opérationnels de mobilité concrétisent la démarche d'acquisition de la compétence en matière de mobilité pour chacun des bassins. Chaque bassin est constitué de 3 à 18 EPCI, certains d'entre eux étant affiliés à deux bassins de mobilité distincts.

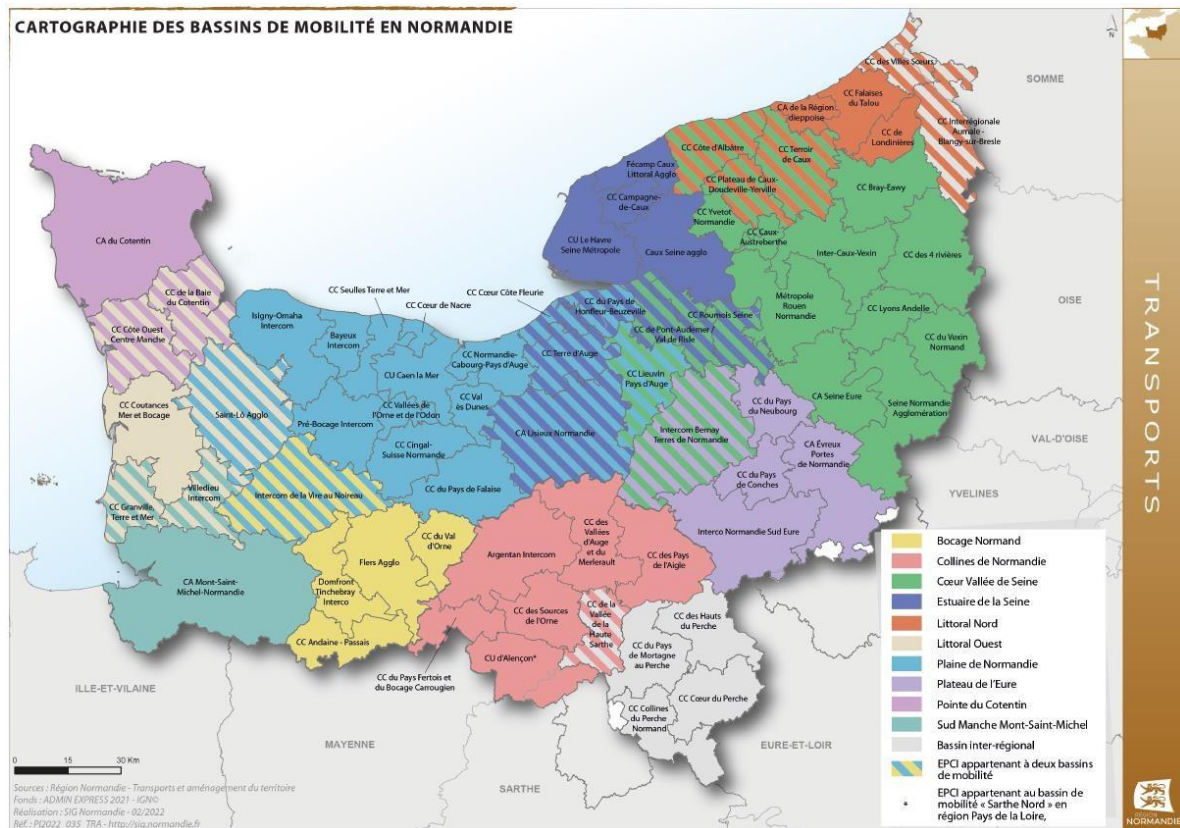


Figure 1 : Cartographie des bassins de mobilité en Normandie

Le bassin de mobilité du Plateau de l'Eure compte 5 EPCI ayant tous pris la compétence mobilité.

#### ARTICLE 4. Gouvernance des mobilités

La Région Normandie est investie de la responsabilité légale d'établir une nouvelle gouvernance des mobilités, telle qu'introduite par la loi d'orientation des mobilités, à l'échelle des bassins de mobilité et des autorités organisatrices de mobilité. Cette mission se concrétise par deux volets majeurs.

D'une part, elle se matérialise par l'élaboration de contrats opérationnels de mobilité, au niveau de chaque bassin, et par les plans d'action pour la mobilité solidaire, destinés à accompagner les personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale, ainsi que celles en situation de handicap ou de mobilité réduite.

D'autre part, cette nouvelle gouvernance se concrétise par la mise en place de comités des partenaires, que les autorités organisatrices doivent consulter au moins une fois par an et en cas d'évolution substantielle de l'organisation des mobilités.

#### Les contrats opérationnels de mobilité (COPM)

Les bassins de mobilité sont une nouvelle échelle de coordination pour l'organisation des mobilités. Pour chaque bassin de mobilité, un COPM est conclu entre la Région Normandie, les autorités organisatrices des mobilités, les syndicats mixtes de transport mentionnés à l'article L1231-10 du Code des transports, les départements et les gestionnaires de gares de voyageurs ou de pôles d'échanges multimodaux concernés.

Le contrat définit les modalités de l'action commune et de coordination sur un bassin de mobilité avec les gestionnaires de voirie et d'infrastructures pour créer et organiser les conditions favorables au développement des mobilités, d'après l'article L1215-2 du Code des transports.

Le COpM doit tenir compte des ambitions de la Région Normandie dans ses autres documents de planification et notamment le SRADDET. Le COpM permet aussi d'articuler les actions de mobilité de proximité des territoires avec l'offre socle que la Région Normandie est en mesure de proposer en matière de mobilité pour tout le territoire régional.

La loi d'orientation des mobilités précise les modalités de l'action commune et de coordination des acteurs locaux ayant vocation à être traitées par les COpM, à savoir :

- les différentes formes de mobilité et l'intermodalité, en matière de dessertes, d'horaires, de tarification, d'information et d'accueil de tous les publics ainsi que de répartition territoriale des points de vente physiques ;
- la création, l'aménagement, le fonctionnement de pôles d'échanges multimodaux (PEM) et des aires de covoiturage / mobilité, notamment en milieu rural, ainsi que le système de transport vers et à partir de ces pôles ou aires ;
- les modalités de gestion des situations dégradées afin d'assurer la continuité du service rendu aux usagers au quotidien ;
- le recensement et la diffusion des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre en particulier pour améliorer la cohésion sociale et territoriale ;
- l'aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures de transports ou de services de mobilité par les autorités organisatrices des mobilités.

Le traitement de l'intégralité de ces points n'est pas obligatoire.

De plus, toute action entreprise par le contrat opérationnel de mobilité qui ne figure pas dans un document de planification, tel qu'un plan de mobilité simplifié (PDMS) ou un plan de déplacements urbains (PDU), pourra être intégrée lors du renouvellement de celui-ci.

### **Les comités des partenaires**

Les autorités organisatrices mentionnées aux articles L.1231-5 et L.1231-3 de l'article 15 de la Loi n°2019-1428 d'orientation des mobilités doivent créer un comité des partenaires, dont elles doivent fixer la composition et les modalités de fonctionnement. L'objectif est de renforcer le dialogue et la concertation entre les autorités organisatrices des mobilités et les différentes parties prenantes de la mobilité.

Les autorités organisatrices doivent consulter le comité des partenaires au moins une fois par an et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que de la qualité des services et de l'information des voyageurs mise en place. Le comité doit également être consulté avant toute instauration ou évolution du taux du versement mobilité et avant l'adoption des documents de planification.

La Région Normandie doit créer un comité régional des partenaires en tant qu'instance consultative, ainsi que des comités locaux des partenaires, en qualité d'autorité organisatrice locale par substitution, en lieu et place des EPCI n'ayant pas pris la compétence mobilité.

Sur la base des obligations de la loi, le comité régional des partenaires sera composé de :

- trois représentants de la Région Normandie ;
- dix représentants des employeurs et des syndicats ;
- cinq représentants des usagers ;

- cinq habitants tirés au sort ;
- cinq partenaires acteurs de la mobilité (rôle consultatif) ;
- quatre spécialistes qualifiés (rôle consultatif).

L'avancement des actions des COpM sera suivi et partagé aux comités locaux et régionaux des partenaires.

### **Plan d'action pour la mobilité solidaire (PAMS)**

L'article L.1215-3 du Code des transports stipule que la région, les autorités organisatrices des mobilités, les syndicats mixtes mentionnés à l'article L. 1231-1 et L. 1231-10, les départements et les organismes concourant au service public de l'emploi coordonnent leurs actions en faveur de la mobilité.

À cet effet, la Région Normandie et les départements concernés pilotent l'élaboration et suivent la mise en œuvre, à l'échelle d'un bassin de mobilité, d'un plan d'action commun en matière de mobilité solidaire.

Les éléments relatifs à la mobilité solidaire ne font donc pas partie du périmètre du présent contrat et seront traités séparément dans le cadre des plans d'action pour la mobilité solidaire (PAMS).

## **ARTICLE 5. Objectifs de la nouvelle gouvernance**

Les Communautés d'agglomération, Communautés urbaines et Métropoles étant déjà des autorités organisatrices des mobilités, l'exercice de la compétence mobilité se poursuivra pour elles dans la continuité des actions engagées. La Région Normandie souhaite renforcer la coordination des actions avec l'ensemble des intercommunalités, notamment à l'échelle des bassins de mobilité.

Pour permettre la mise en œuvre de solutions opérationnelles adaptées aux problématiques locales de déplacements et aux spécificités des territoires, la Région Normandie favorise une gouvernance à l'échelle des bassins régionaux de mobilité reposant sur la concertation, la coopération et l'innovation à travers la mise en place d'un comité des partenaires autour d'un projet d'actions communes de coordination et de coopération, formalisé dans le contrat opérationnel de mobilité.

La Région Normandie poursuit à ce titre trois objectifs :

- combiner différentes approches et compétences dans l'analyse des mobilités, grâce à la diversité des parties prenantes (autorités organisatrices des mobilités, EPCI sans le statut d'autorité organisatrice des mobilités, départements, gestionnaires d'infrastructures, acteurs de la société civile, etc.) ;
- optimiser l'offre de transport et améliorer le parcours des voyageurs ;
- faciliter les mobilités en favorisant les démarches collaboratives et innovantes ainsi que l'animation, notamment pour les territoires ruraux.

## **CHAPITRE 2 – DÉMARCHE D'ÉLABORATION DU CONTRAT OPÉRATIONNEL DE MOBILITÉ**

### **ARTICLE 6. Objectifs généraux du contrat opérationnel de mobilité**

Le présent contrat a l'objectif de favoriser la concertation entre les parties au sein de ce nouveau périmètre de réflexion, afin d'initier des actions communes de coordination et de coopération en matière de mobilité.

Deux objectifs sont poursuivis dans le cadre de ce contrat :

- améliorer le parcours usager ;
- accroître la part modale de la mobilité responsable.

Ces deux objectifs doivent être réalisés en s'appuyant sur une démarche collaborative mêlant une diversité de parties prenantes et d'approches, afin de trouver des solutions les plus innovantes, de construire collectivement le contrat avec l'ensemble des signataires pour décider de porter des actions adaptées aux spécificités du territoire et de favoriser leur mise en place future.

Par ailleurs, il convient de préciser que le contrat opérationnel de mobilité n'a pas de nature financière. Les nouvelles actions issues de cette démarche nécessitant un financement devront être couvertes par une convention de financement ou être inscrites dans un contrat de territoire.

## **ARTICLE 7. Principes de travail et feuille de route**

La Région Normandie a fait le choix de déployer fin 2022, sous forme de démarche pilote, une méthodologie de concertation pour l'élaboration des contrats opérationnels de mobilité de trois bassins. Cette première génération de contrat constitue ainsi les fondations initiales des modalités de coopération entre les acteurs du bassin, tout en permettant aux collectivités territoriales de structurer leurs propres politiques de mobilité.

Le contrat opérationnel de mobilité est élaboré en conformité avec la structure et les principes de travail suivants :

- un diagnostic par bassin de mobilité (état des lieux des mobilités et définition des enjeux et des actions en cours).
- les modalités d'organisation (définition et coécriture des orientations stratégiques et processus d'identification des actions, des outils communs, des partenariats et des résultats attendus).
- la phase opérationnelle (définition d'indicateurs de suivi/instruments de mesure et calendrier ; modalités de révision, de contrôle et d'évaluation à mi-parcours ; signataires).

La démarche de concertation du contrat opérationnel de mobilité du Plateau de l'Eure s'est déroulée comme suit :

- Le 12 mars 2024, a eu lieu une réunion préparatoire avec les techniciens des EPCI du bassin de mobilité. Dans le cadre de cette réunion, le diagnostic de la mobilité de ce territoire réalisé par la Région, a été présentée, et la démarche d'élaboration du contrat opérationnel de mobilité a été détaillée.
- Le 16 avril 2024, a eu lieu à Bernay un atelier de concertation organisé autour de quatre axes :
  1. rappel du diagnostic de la mobilité dans le bassin et recueil des éléments complémentaires fournis par les intercommunalités ;
  2. formalisation des besoins et des enjeux de mobilité de chaque partie prenante ainsi que des actions en cours et démarches envisagées ;
  3. prise de connaissance de nouvelles approches de la mobilité présentées par l'Agence normande de la biodiversité et du développement durable (ANBDD) ;
  4. définition des actions à inscrire au contrat opérationnel de mobilité.
- Le 15 mai 2024, a eu lieu un premier comité technique composé des techniciens des structures signataires. Dans le cadre de cette réunion, les contributions proposées au sein de l'atelier de concertation ont été restituées, et la méthodologie de rédaction du contrat a été présentée.
- Le 16 juillet 2024, a eu lieu un second comité technique lors duquel les techniciens ont échangé sur la formalisation des actions du contrat.

- Le 9 septembre 2024, a eu lieu un comité de pilotage composé des signataires, ayant pour objectif le recueil des avis des élus sur le contrat opérationnel de mobilité, en préparation de la phase de délibération.

## ARTICLE 8. Dispositions générales du contrat opérationnel de mobilité

Le contrat opérationnel de mobilité est signé pour une durée de quatre ans avec une prise d'effet à partir de la signature de la Région Normandie.

L'ensemble des signataires doit préalablement autoriser la signature du contrat opérationnel de mobilité par le biais de leur organe délibérant. Ces délibérations sont une condition *sine qua non* pour la signature du présent contrat et sont mentionnées sur la première page du contrat. La Région Normandie notifiera par la suite, par voie officielle, la prise d'effet du présent contrat à compter du jour d'émission à l'ensemble des partenaires signataires.

Les modalités de suivi de l'exécution du contrat et de son évaluation sont détaillées dans l'article 13 du présent contrat.

Toute évolution impactant l'opérationnalité du présent contrat, propre au bassin de mobilité Plateau de l'Eure, est discutée avec les signataires et fera l'objet d'un avenant au contrat opérationnel de mobilité, selon les modalités définies dans l'article 14.

## CHAPITRE 3 – MODALITÉS DE L'ACTION COMMUNE

### ARTICLE 9. Enjeux du territoire

Les EPCI ont exprimé, lors de l'atelier du 16 avril 2024, leurs enjeux en matière de mobilité :

1. **Développer les mobilités durables** : la transition vers des modes de transport plus durables est un enjeu identifié, notamment afin de réduire l'importance des déplacements en voiture au sein du bassin et de diminuer la dépendance à la voiture individuelle. Il s'agit d'encourager la mobilité active, comme le vélo et la marche, et de faciliter l'utilisation des transports en commun et l'intermodalité notamment en assurant les continuités cyclables entre les territoires.
2. **Éviter l'autosolisme** : la promotion du covoiturage émerge comme une stratégie distincte parmi les initiatives proposées. Ce mode partagé a été particulièrement plébiscité au cours de l'atelier, comme alternative efficace à l'usage de la voiture individuelle.
3. **La coordination des services de mobilité** : la coordination des services de mobilité à l'échelle du bassin et au-delà fait partie des points soulevés pour améliorer l'offre de transport. Il est apparu, au cours des échanges, qu'une augmentation de la fréquence des moyens de transport en commun n'était pas suffisante, mais qu'il était aussi nécessaire d'assurer une meilleure coordination entre ces derniers afin de mieux connecter les différents EPCI du bassin et de favoriser les échanges. Cette coordination devra aussi avoir lieu entre les EPCI en rapport avec leurs projets de mobilité.
4. **Améliorer l'intermodalité** : au cours de l'atelier, l'intermodalité est apparue comme l'un des enjeux forts des EPCI. Les participants ont ainsi exprimé que cela permettrait, notamment, d'améliorer la compétitivité des transports en commun.

5. **La communication et la sensibilisation des usagers** : l'amélioration de la communication auprès des utilisateurs a été identifiée au cours des discussions comme un axe majeur à développer. Il s'agit de faire connaître l'offre de mobilité au sein du bassin et de sensibiliser à l'utilisation des pratiques plus durables.

## **ARTICLE 10. Principes généraux de l'action commune**

Les porteurs des actions définies à l'article 11 s'engagent à les mettre en œuvre pendant la durée du contrat ou à l'échéance pour laquelle les signataires se mettent d'accord. En cas d'actions portées par plusieurs signataires, ils se coordonnent par le biais d'instances dédiées.

Les porteurs des actions s'appuient sur les contributeurs identifiés à titre indicatif dans l'article 11, ou sur les contributeurs de leur choix.

Les engagements pris par les différents signataires sont conditionnés par les ressources humaines et financières disponibles pendant toute la durée du contrat.

## ARTICLE 11. Actions communes et de coordination

### Action n° 1 : Mettre en place des "aires de mobilité" à l'échelle du bassin

*Porteurs : CA Evreux Portes de Normandie, CC Pays de Conches, CC Pays du Neubourg, Intercom Bernay Terres de Normandie, Interco Normandie Sud Eure, Département de l'Eure*

*Contributeurs : Région Normandie, SNCF Gare & Connexions*

#### Description de l'action :

Les EPCI mettent en place ou adaptent des aires réunissant plusieurs services de mobilité en accord avec le gestionnaire de voirie. Les aires sont aménagées afin d'assurer un accès fluide aux différents modes de transport existants sur le bassin Plateau de l'Eure.

Les EPCI, la Région Normandie et le Département de l'Eure s'engagent à se coordonner pour définir l'emplacement des aires de mobilité, déterminer le niveau de service à proposer, et garantir une signalétique harmonisée à l'échelle du bassin de mobilité. Cette coordination comprend également l'intégration de ces aires aux réseaux de transport ainsi qu'aux aménagements de mobilité douce, actuels et futurs, afin de répondre aux exigences d'intermodalité.

Le Département établit une cartographie des aires de mobilité communicable au grand public.

Les parties indiquées ci-dessous portent sur leur territoire les initiatives suivantes :

- **CA Evreux Portes de Normandie** : recenser plusieurs sites sur son territoire pour la mise en œuvre d'aires de mobilité
- **CC Pays du Neubourg** : poursuivre le travail engagé avec le Département de l'Eure, en lien avec son schéma de mobilités douces
- **Intercom Bernay Terres de Normandie** : définir une cartographie des aires de mobilités avec les niveaux de services associés
- **Interco Normandie Sud Eure** : cette action s'inscrit dans la continuité des fiches actions du Plan de Mobilité Durable et Solidaire (PMdS) de l'INSE, notamment la fiche « Développer des aires de covoiturage » et la fiche « Installer des stationnements vélos sécurisés ».

#### Indicateur d'avancement :

25% : emplacements préliminaires identifiés

50% : emplacements validés, travaux d'aménagement démarrés, cartographie en cours

75% : aménagements et signalétique finalisés sur la majorité des sites, cartographie prête.

100% : tous les aménagements opérationnels, cartographie publiée et diffusée

**Action n° 2 : Coordonner les horaires des différents services de transports proposées à l'échelle du bassin**

*Porteurs : CA Evreux Portes de Normandie, CC Pays de Conches, CC Pays du Neubourg, Intercom Bernay Terres de Normandie, Interco Normandie Sud Eure, Région Normandie*

**Description de l'action :**

La Région Normandie prend en compte l'objectif de coordonner les horaires de ses services de transport routier en vue du renouvellement de sa convention de transport public interurbain. La Région prévoit de procéder au renouvellement de sa convention concernant le transport scolaire en 2025 le renouvellement de sa convention pour le transport tout public en 2026.

Les EPCI travaillent également pour coordonner les horaires des transports urbains sous son autorité vis-à-vis des horaires des transports interurbains, afin de favoriser l'intermodalité, tout en respectant les besoins des usagers et préservant la capacité des transporteurs à répondre aux besoins des territoires.

Les EPCI se coordonnent dans le cadre du dialogue avec la Région, en cas de demande de modification des horaires des transports régionaux.

Les parties indiquées ci-dessous portent sur leur territoire les initiatives suivantes :

- **CA Evreux Portes de Normandie** : travailler avec le SM Atoumod dans le but de coordonner tous les services et horaires
- **Intercom Bernay Terres de Normandie** : étendre au bassin Plateau de l'Eure le travail de coordination engagé avec la Région dans le cadre leur PDMS
- **Interco Normandie Sud Eure** : Action en cohérence avec la fiche action 8 du Plan de Mobilité Durable et Solidaire (PMdS) de l'INSE « Collaboration avec la Région pour l'amélioration des lignes Nomad ».

**Indicateurs d'avancement :**

50% : Dialogue initial établi entre la Région et les EPCI pour la coordination des horaires, diagnostic des besoins en cours.

100% : Coordination des horaires finalisée pour l'ensemble des lignes concernées, avec intégration complète dans les nouvelles conventions de transport, et mise en place d'un suivi régulier de l'intermodalité.

**Action n° 3 : Mettre en place un service de locations de vélos**

*Porteurs : CA Evreux Portes de Normandie, CC Pays de Conches, CC Pays du Neubourg, Intercom Bernay Terres de Normandie, Interco Normandie Sud Eure*

*Contributeur : SNCF Gares & Connexions*

**Description de l'action :**

Les EPCI mettent en place un service de locations de vélos. Les parties étudient préalablement les besoins en matière de location de vélo, notamment le profil des usagers (touristes ou travailleurs), la durée de la location (courte ou longue durée), la temporalité du besoin (occasionnel ou régulier).

Les EPCI définissent la localisation des points de location en concertation avec les Communes et avec SNCF Gares & Connexions.

Les EPCI définissent les modes de gestion du service ainsi que la prise en charge des coûts associés.

Les EPCI concernés s'engagent à porter à connaissance des membres du bassin, la consistance du service et les modalités de gestion appliquées.

Les parties indiquées ci-dessous portent sur leur territoire les initiatives suivantes :

- **CA Evreux Portes de Normandie** : poursuivre la mise en œuvre du service Veloo
- **CC Pays du Neubourg** : mener une réflexion, sur une offre de location courte ou longue durée à destination des habitants, en lien avec les partenaires privées du territoire
- **Intercom Bernay Terres de Normandie** : développer un service de vélo orienté, dans un premier temps, vers le tourisme
- **Interco Normandie Sud Eure** : action qui s'inscrit dans la continuité de la fiche action 6 du PMdS de l'INSE « Proposer une offre de 2 roues en location »

**Indicateur d'avancement :**

25% : Étude des besoins réalisée, avec identification du profil des usagers et des modalités de location

50% : Définition des points de location et des modalités de gestion

75% : Préparation et installation des infrastructures de location

100% : Lancement du service de location et suivi des performances

#### **Action n° 4 : Assurer la continuité des itinéraires cyclables entre les Intercommunalités du bassin de mobilité**

*Porteurs : CA Evreux Portes de Normandie, CC Pays de Conches, CC Pays du Neubourg, Intercom Bernay Terres de Normandie, Interco Normandie Sud Eure, Département de l'Eure*

##### **Description de l'action :**

Les EPCI et le Département de l'Eure assurent la coordination nécessaire des projets cyclables en cours dans le territoire, afin d'assurer la continuité physique des cheminements cyclables entre les Intercommunalités et la connexion aux pôles multimodaux. Pour ce faire, les EPCI réalisent un recensement des itinéraires cyclables ainsi que des projets, schémas cyclables et plans de mobilité existants.

En cas de besoin, les EPCI étudient l'opportunité de mettre en place des voies à priorité cyclable favorisant les déplacements à vélo ou des changements de vitesse maximale autorisée des véhicules motorisés.

Les EPCI et le Département veillent à l'harmonisation de la signalétique des itinéraires cyclables à l'échelle du bassin.

Les parties peuvent s'appuyer sur les contributions des clubs vélos, du CEREMA, de l'ADEME, de la DREAL Normandie et des Communes.

- **Interco Normandie Sud Eure** : action qui s'inscrit dans la continuité de la fiche action 12 du PMdS de l'INSE : créer des itinéraires cyclables sécurisés

##### **Indicateur d'avancement :**

25% : Recensement des itinéraires et analyse des besoins

50% : Coordination des projets et planification des connexions intercommunales

75% : Harmonisation de la signalétique et mise en œuvre des aménagements nécessaires

100% : Finalisation et suivi des itinéraires cyclables continus

## **Action n° 5 : Créer des circuits vélo favorisant le cyclotourisme entre les intercommunalités du bassin de mobilité**

*Porteurs : CA Evreux Portes de Normandie, CC Pays de Conches, CC Pays du Neubourg, Intercom Bernay Terres de Normandie, Interco Normandie Sud Eure, Département de l'Eure*

### **Description de l'action :**

Les EPCI créent des circuits vélos afin de favoriser le cyclotourisme, avec la coopération du Département de l'Eure. Les parties vérifient l'opportunité de déployer le label « accueil vélo » en collaboration avec les offices de tourisme.

Les usagers peuvent être des touristes en séjour ou des résidents du bassin.

Les parties indiquées ci-dessous portent sur leur territoire les initiatives suivantes :

- **CA Evreux Portes de Normandie** : mener une étude sur les tronçons manquant pour une continuité de liaisons
- **Intercom Bernay Terres de Normandie** : poursuivre l'obtention du label « accueil vélo » pour l'office de tourisme
- **Interco Normandie Sud Eure** : Action qui s'inscrit dans la continuité de la fiche action 12 du PMdS de l'INSE : créer des itinéraires cyclables sécurisés

### **Indicateur d'avancement :**

25% : Identification des itinéraires et étude de faisabilité

50% : Coordination avec les partenaires et planification des aménagements

75% : Aménagement des circuits et installation de la signalétique

100% : Lancement des circuits et promotion du cyclotourisme

**Action n° 6 : Harmoniser les politiques et les plateformes de covoiturage**

*Porteurs : CA Evreux Portes de Normandie, CC Pays de Conches, CC Pays du Neubourg, Intercom Bernay Terres de Normandie, Interco Normandie Sud Eure, Département de l'Eure*

**Description de l'action :**

Les EPCI partagent leurs expériences ainsi que leurs meilleures pratiques en matière de covoiturage. Les parties coordonnent leurs réflexions et étudient l'opportunité de mener des actions communes sur le covoiturage dans le Plateau de l'Eure.

Les parties intègrent le Département, les opérateurs de transport et les gestionnaires d'autoroute aux échanges selon le besoin.

En concertation avec le Département de l'Eure et les Communes, les EPCI harmonisent leurs politiques de covoiturage.

Les parties mettent en place les points d'arrêt et les panneaux de signalisation nécessaires. Le déploiement de ce dispositif est accompagné d'actions de communication et de sensibilisation auprès du public.

Les parties indiquées ci-dessous portent sur leur territoire les initiatives suivantes :

- **Intercom Bernay Terres de Normandie** : poursuivre la mise en œuvre du dispositif Rezo Pouce, en place depuis juillet 2024 et animé par un effectif recruté et mutualisé avec trois autres EPCI appartenant à un autre bassin de mobilité.
- **Interco Normandie Sud Eure** : Action qui s'inscrit dans l'axe 2 du PMdS de l'INSE : favoriser le covoiturage et l'autopartage

**Indicateur d'avancement :**

25% : Identification des itinéraires et étude de faisabilité

50% : Coordination avec les partenaires et planification des aménagements

75% : Aménagement des circuits et installation de la signalétique

100% : Lancement des circuits et promotion du cyclotourisme

**Action n° 7 : Concevoir des outils et des matériels visant à faciliter la communication sur l'offre de mobilité au sein des mairies, des offices du tourisme et des espaces France Services**

*Porteurs : CA Evreux Portes de Normandie, CC du Pays de Conches, CC Pays du Neubourg, Intercom Bernay Terres de Normandie, Interco Normandie Sud Eure*

*Contributeurs : Région Normandie, SM Atoumod*

**Description de l'action :**

Les EPCI conçoivent des outils et matériels visant à faciliter la communication sur l'offre de mobilité. Les parties accompagnent les agents en mairie, aux espaces France Services et aux offices de tourisme afin d'assurer l'utilisation optimale des outils et matériels développés.

Les EPCI peuvent s'appuyer sur la coopération d'Atoumod et de la Région Normandie, ainsi que s'inspirer de supports produits par d'autres collectivités territoriales (exemple du guide de la mobilité du Vexin Normand).

**Indicateur d'avancement :**

25% : Recensement des besoins et identification des ressources existantes

50% : Conception des outils et matériels de communication

100% : Formation des agents et déploiement des matériels

## **Action n° 8 : Uniformiser les données sur les services de mobilité à l'échelle du bassin pour mieux informer les usagers**

*Porteurs : CA Evreux Portes de Normandie, CC Pays de Conches, CC Pays du Neubourg, Intercom Bernay Terres de Normandie, Interco Normandie Sud Eure, SM Atoumod*

*Contributeurs : Région Normandie*

### **Description de l'action :**

Les EPCI uniformisent le format des données relatives à ses services de transport, en vue de favoriser son utilisation par des outils calculateurs d'itinéraire (exemple de l'outil « **Widgets** » proposé par le SM Atoumod).

Les parties s'engagent à mettre à jour régulièrement les données sur l'offre de transport.

Le SM Atoumod accompagne les EPCI dans l'intégration du calculateur d'itinéraires sur leurs sites internet.

### **Indicateur d'avancement :**

25% : Analyse des formats de données et des besoins en uniformisation

50% : Développement des formats uniformisés et mise en place des processus de mise à jour

75% : Intégration des données uniformisées dans les outils de calcul d'itinéraire

100% : Lancement des outils et suivi de l'utilisation par les usagers

**Action n° 9 : Animer des actions de sensibilisation du public sur les sujets de mobilité**

*Porteurs : CA Evreux Portes de Normandie, CC Pays de Conches, CC Pays du Neubourg, Intercom Bernay Terres de Normandie, Interco Normandie Sud Eure*

*Contributeurs : Région Normandie, Département de l'Eure, SM Atoumod*

**Description de l'action :**

Les EPCI animent des événements et des ateliers auprès des citoyens afin de promouvoir la mobilité durable et de mieux informer sur les offres de mobilité existantes à l'échelle du Plateau de l'Eure.

Chaque EPCI est responsable de la planification, de l'animation et de la prise en charge des coûts associés aux événements sur son territoire. La coordination avec les Communes, les associations et les entreprises du territoire peut être envisagée selon le besoin. Le SM Atoumod peut participer à des événements et ateliers prévus. Les parties s'appuient également sur les événements régionaux, nationaux et européens, comme le "Mai à vélo" et la "Semaine européenne de la mobilité".

**Indicateur d'avancement :**

25% : Planification des événements et identification des partenaires

50% : Développement du contenu et coordination logistique

75% : Lancement des premiers événements et ateliers

100% : Suivi, évaluation et ajustement des actions

## **Action n° 10 : Créer une cartographie des aires de services pour les vélos**

*Porteurs : Département de l'Eure*

*Contributeur : CA Evreux Portes de Normandie, CC Pays de Conches, CC Pays du Neubourg, Intercom Bernay Terres de Normandie, Interco Normandie Sud Eure*

### **Description de l'action :**

Le Département de l'Eure réalise une cartographie des aires proposant des services pour les vélos. Les EPCI s'engagent à transmettre et à mettre à jour les informations nécessaires à la réalisation de cette cartographie. Les parties définissent les modalités de communication de la carte auprès du public.

### **Indicateur d'avancement :**

50% : Collecte et mise à jour des données

100% : Finalisation de la cartographie et diffusion auprès du public

## Action n° 11 : Développer les services de transport à la demande entre les EPCI

*Porteurs : CA Evreux Portes de Normandie, CC Pays de Conches, CC Pays du Neubourg, Intercom Bernay Terres de Normandie*

*Contributeurs : Interco Normandie Sud Eure*

### Description de l'action :

Les EPCI peuvent réaliser des études ou des analyses visant à préciser les besoins en matière de transport à la demande entre les Intercommunalités du bassin. Les parties étudient l'expérience d'autres territoires, comme les cas d'Evreux Portes de Normandie et de l'Intercom Normandie Sud Eure.

Les EPCI analysent l'opportunité de développer des services de transport à la demande entre les Intercommunalités du bassin. Les parties se coordonnent afin de définir les modalités de mise en place et de financement de ce service.

Les parties indiquées ci-dessous portent sur leur territoire les initiatives suivantes :

- **CA Evreux Portes de Normandie** : Poursuivre le déploiement du transport à la demande par la mise en place dans le sud du territoire de ce service, allant jusqu'à l'Agglomération du Pays de Dreux.

### Indicateur d'avancement :

25% : Besoins identifiés et exemples existants analysés

50% : Concertation et définition des options de services

75% : Évaluation des coûts et identification des sources de financement

100% : Planification et mise en place des modalités de lancement

**Action n° 12 : Constituer et mettre à jour un annuaire recensant les acteurs de la mobilité au sein du bassin**

*Porteur : Région Normandie*

*Contributeurs : CC Pays de Conches, CC du Pays du Neubourg, Intercom Bernay Terres de Normandie, Interco Normandie Sud Eure, SM Atoumod*

**Description de l'action :**

La Région Normandie constitue un annuaire regroupant les noms et les coordonnées des référents mobilité au sein du bassin du Plateau de l'Eure. Sous la forme d'un SharePoint, les EPCI du bassin peuvent également se partager les documents.

Les EPCI s'engagent à contribuer régulièrement à la mise à jour de l'annuaire.

**Indicateur d'avancement :**

50% : Recensement initial des acteurs de la mobilité

75% : Mise en place d'un processus de mise à jour régulier

100% : Diffusion et accès à l'annuaire pour les acteurs concernés

## CHAPITRE 4 - MODALITÉS D'ANIMATION ET D'ÉVALUATION DU CONTRAT OPÉRATIONNEL DE MOBILITÉ

### ARTICLE 12. Animation du contrat

#### Comité technique

Le comité technique a une mission de suivi et de coordination des différentes actions.

Il est composé des représentants des entités signataires et se réunit, *a minima*, annuellement.

À ce titre, il est demandé au comité technique de s'assurer, en amont de l'instance, que les indicateurs d'avancement des actions soient à jour dans le tableau de suivi mentionné dans l'article 13.

Le comité technique poursuit trois objectifs :

1. ordonnancer la mise en œuvre des actions ;
2. suivre l'avancement des actions ;
3. mettre à jour les échéances.

La tenue du comité technique est organisée par la Région Normandie, de préférence en distanciel. Elle transmet l'ordre du jour et le support de présentation en amont, afin que les agents instruisent les questions posées, le cas échéant.

Le comité technique sera également amené à contribuer à l'ordre du jour du Forum des mobilités.

#### Forum des Mobilités

La Région Normandie organise annuellement un Forum des mobilités en partenariat en l'Agence Normande de la Biodiversité et du Développement Durable (ANBDD), auquel les signataires sont conviés. Le Forum a lieu en présentiel et poursuit deux objectifs :

1. réaliser des partages d'expérience relatifs aux actions en cours ou réalisées ;
2. résoudre, en intelligence collective, toute problématique liée à la mise en œuvre des actions du contrat.

Cette réunion est animée par la Région Normandie.

#### Pilotage du contrat opérationnel de mobilité

La mise en place des actions du contrat opérationnel de mobilité est réalisée collectivement par les signataires au regard des engagements pris pour chaque action.

Le pilotage global est réalisé par la Région Normandie.

## **ARTICLE 13. Modalités d'évaluation**

### **Indicateurs d'avancement**

Les actions définies par le présent contrat seront reprises dans un tableau de suivi administré par la Région Normandie. Chaque porteur d'action déclare dans ce tableau le pourcentage d'avancement de chaque action pour laquelle il s'est engagé, dès l'avancement d'une action. En amont du comité technique, du comité régional des partenaires et des comités locaux des partenaires, les signataires s'assurent que les indicateurs d'avancement sont à jour.

Le porteur de l'action s'appuie sur les indicateurs d'avancement spécifiés pour chaque action. Les indicateurs construits rendent compte de l'avancement selon une mesure qualitative et / ou quantitative : un pourcentage d'avancement est indiqué pour chaque étape réalisée, et / ou au prorata de la mise en œuvre d'une action lorsqu'un objectif quantitatif est défini par les responsables après la date de prise d'effet du contrat.

En outre, certaines actions peuvent faire l'objet d'une révision annuelle, tels que les plans de communication ou programmes d'événements, habituellement définis sur une période temporelle courte. Dans ce cas, l'indicateur d'avancement est archivé annuellement et réévalué à partir de zéro pour l'année en cours.

### **Bilan à mi-parcours**

Au vu de la durée de quatre ans du contrat et du fait de la démarche pilote, les signataires décident de ne pas réaliser de bilan à mi-parcours.

## **CHAPITRE 5 - DISPOSITIONS DIVERSES**

### **ARTICLE 14. Modalités de révision**

Des propositions de modification du présent contrat peuvent être adressées et motivées par écrit à la Région Normandie.

En cas d'évolution réglementaire ou législative, d'évolution d'un périmètre d'EPCI ou d'un bassin de mobilité, la Région Normandie étudie les impacts sur le présent contrat et propose les modifications nécessaires le cas échéant.

Toute modification fait l'objet d'un avenant soumis à l'approbation des assemblées délibérantes de chaque signataire.

### **ARTICLE 15. Reconduction tacite**

Le présent contrat sera automatiquement renouvelé par application du principe de reconduction tacite, pour une durée d'un an, à l'échéance du contrat.

La reconduction tacite permet aux signataires de poursuivre la mise en œuvre des actions communes dans le cas où le renouvellement du contrat ne peut avoir lieu avant l'échéance.

## CHAPITRE 6 - ENGAGEMENT DES SIGNATAIRES

### ARTICLE 16. Mise en œuvre des actions

Les signataires indiqués en tant que « porteur » d'une action indiquée au chapitre 3 du présent contrat s'engagent à mettre en œuvre ladite action en prenant le rôle de pilote sur leur périmètre, sauf pour les actions expressément indiquées comme étant pilotées sur un périmètre allant au-delà du ressort territorial du pilote. Lorsque plusieurs porteurs sont identifiés pour une même action, ces derniers se coordonnent selon les modalités de leur choix.

### ARTICLE 17. Engagement de confidentialité

Les partenaires s'engagent à préserver la confidentialité des informations échangées dans le cadre des actions et projets menés dans le cadre du contrat opérationnel de mobilité. À cet effet, ils obligent ainsi leurs cocontractants à ne pas faire un usage inapproprié des informations communiquées au sein de l'instance collaborative et à tenir confidentielles les informations relevant de leur exploitation.

Dans le cadre du partage du suivi des actions, cet engagement pourra prendre la forme d'une convention spécifique ou d'un engagement de confidentialité.

Les parties s'engagent à respecter la réglementation applicable aux traitements de données personnelles, notamment le règlement européen 2016/679 du 27 avril 2016 dit « Règlement Général sur la Protection des Données » (RGPD) et la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés dans sa rédaction issue de la loi n° 02018-493 du 20 juin 2018 relative à la protection des données personnelles.

Cela comprend :

- Mettre en œuvre toutes les mesures techniques et organisationnelles appropriées afin de préserver la sécurité des informations / données personnelles et notamment d'empêcher qu'elles soient déformées, endommagées ou communiquées à des tiers non-autorisés ;
- Conformément à l'article 13 du RGPD, informer les usagers de l'utilisation de leurs données. De plus, les parties s'engagent à s'acquitter de son obligation de donner suite aux demandes d'exercice des droits des personnes concernées : droit d'accès, de rectification, d'effacement et d'opposition, droit à la limitation du traitement, droit à la portabilité des données, droit de ne pas faire l'objet d'une décision individuelle automatisée (y compris le profilage) ;
- Ne pas utiliser les données traitées à d'autres fins que celles prévues dans la présente convention ;
- Archiver puis supprimer les données dans les délais impartis ;
- Notifier, le cas échéant, auprès de l'autorité de contrôle et communiquer aux personnes concernées les éventuelles violations des données à caractère personnel.

### ARTICLE 18. Communication

Les parties s'engagent mutuellement à mentionner les signataires du contrat opérationnel de mobilité dans les communications externes qui concernent le contrat opérationnel de mobilité.

## **ARTICLE 19. Contentieux et litiges**

Les partenaires conviennent que les litiges, liés aux droits et obligations nés du présent contrat ou à son interprétation, relèvent du Tribunal Administratif de Rouen.

En un exemplaire original par signataire :

Pour la Région Normandie,

**Hervé MORIN**

Pour le Département de l'Eure,

**Alexandre RASSAERT**

Pour l'Intercom Bernay Terres de Normandie,

**Nicolas GRAVELLE**

Pour la Communauté de Communes Pays de Conches,

**Jérôme PASCO**

Pour la Communauté de Communes Pays du Neubourg,

**Jean Paul LEGENDRE**

Pour la Communauté d'Agglomération d'Evreux Porte de Normandie,

**Guy LEFRAND**

Pour la Communauté de Communes Interco Normandie Sud Eure,

**Nathalie NOËL**

Pour le Syndicat Mixte Atoumod,

**Jean-Baptiste GASTINNE**

Pour SNCF Gares & Connexions,

**Baptiste OBERLIN**

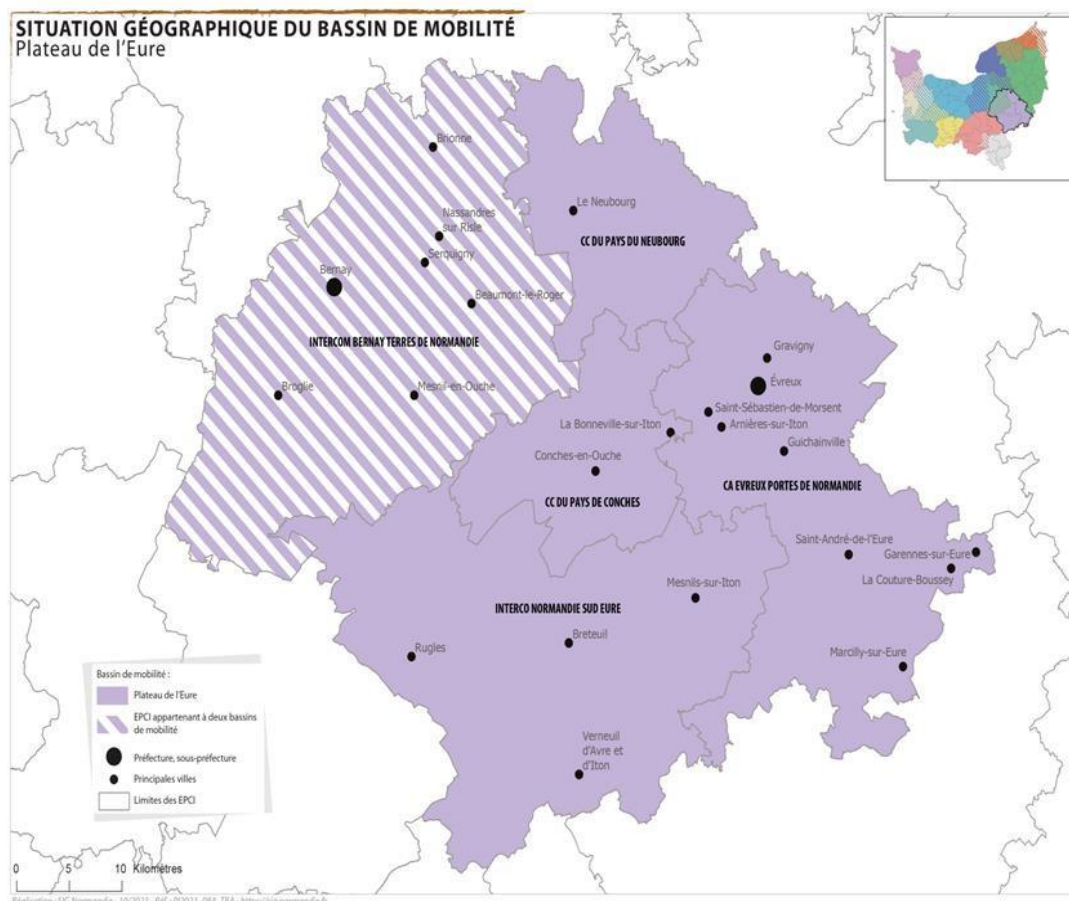
## ANNEXE I. GLOSSAIRE

<b>Terme</b>	<b>Définition</b>
<b>ANBDD</b>	<i>Agence normande de la biodiversité et du développement durable</i>
<b>AOM</b>	<i>Autorité organisatrice de la mobilité</i>
<b>AOMR</b>	<i>Autorité organisatrice de la mobilité régionale</i>
<b>COFIL</b>	<i>Comité de pilotage</i>
<b>COpM</b>	<i>Contrat opérationnel de mobilité</i>
<b>COTECH</b>	<i>Comité technique</i>
<b>EPCI</b>	<i>Établissement public de coopération intercommunale</i>
<b>LOM</b>	<i>Loi d'orientation des mobilités</i>
<b>NOTRe</b>	<i>Nouvelle organisation territoriale de la République</i>
<b>PAMS</b>	<i>Plan d'action pour la mobilité solidaire</i>
<b>PDMS</b>	<i>Plan de mobilité simplifié</i>
<b>PDU</b>	<i>Plan de déplacements urbains</i>
<b>PEM</b>	<i>Pôle d'échange multimodal</i>
<b>SMART</b>	<i>Spécifique, mesurable, acceptable, réaliste et temporellement défini</i>
<b>SRADDET</b>	<i>Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires</i>
<b>ZFE</b>	<i>Zones à faibles émissions</i>

## ANNEXE II – DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE

Afin d'identifier les orientations stratégiques du contrat et les différents enjeux qui y sont associés, la Région Normandie a mené au préalable un diagnostic du territoire pour dégager les caractéristiques clés du bassin de mobilité du Plateau de l'Eure et les enjeux de mobilité qu'elles soulèvent.

### Caractéristiques géographiques et socio-économiques



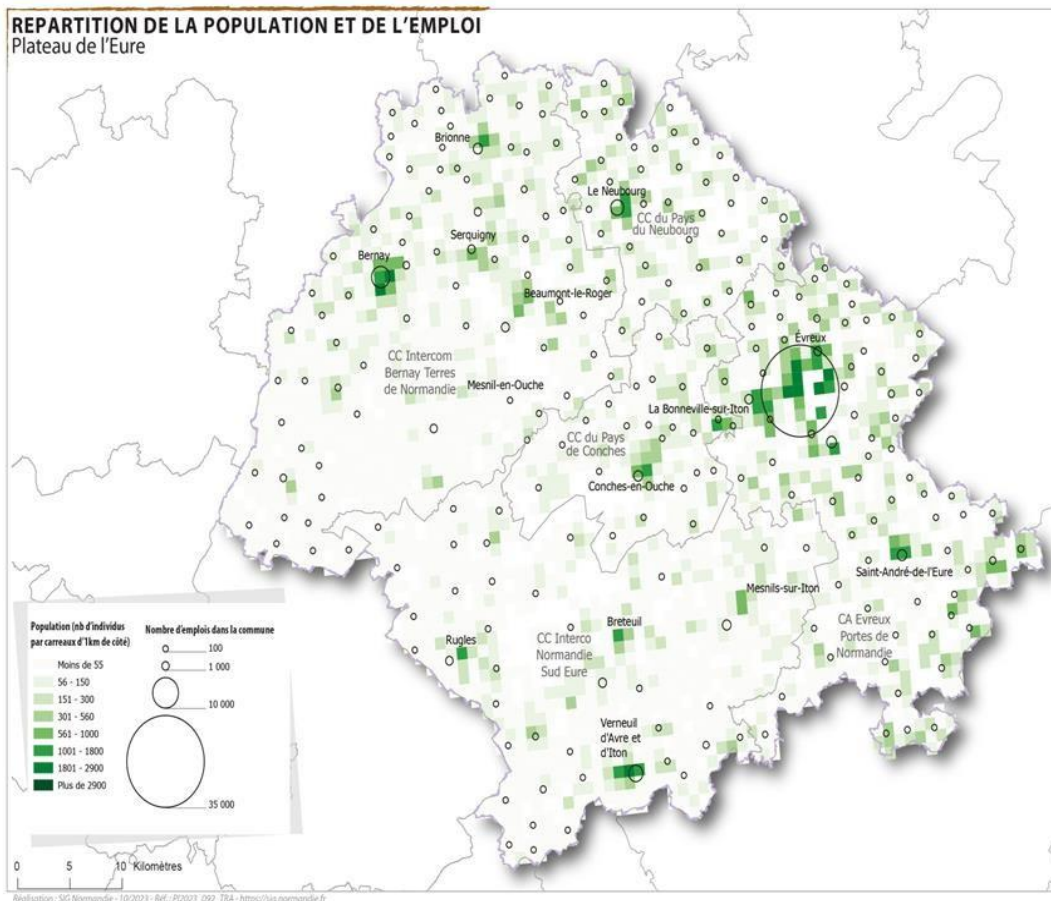
Le bassin de mobilité Plateau de l'Eure est un territoire rural, situé dans l'Eure, il se compose de 5 Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI).

Le bassin a une population de 243.900 habitants en 2020 selon l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE), ce qui représente 7,33% de la population régionale, pour 9,88% du territoire normand. La densité de la population y est inférieure à la moyenne régionale, avec 82,6 habitants/km<sup>2</sup>, contre 111,3 habitants/km<sup>2</sup> pour la moyenne normande. Cette population est plus concentrée dans et autour des plus grandes agglomérations que sont Evreux et Bernay.

Par ailleurs, le bassin compte trois territoires comportant un schéma de cohérence territoriale (SCoT) approuvé, dans le Pays du Neubourg, et dans *Evreux Portes de Normandie – Communauté de Communes du Pays de Conches*, au sein de Bernay Terres de Normandie avec le SCoT du Pays Risle-Charentonne actuellement en révision.

Concernant le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), on remarque que le bassin est traversé à l'Ouest par l'autoroute A28 Rouen-Blangy-Abbeville ainsi que par l'autoroute 154 vers Evreux

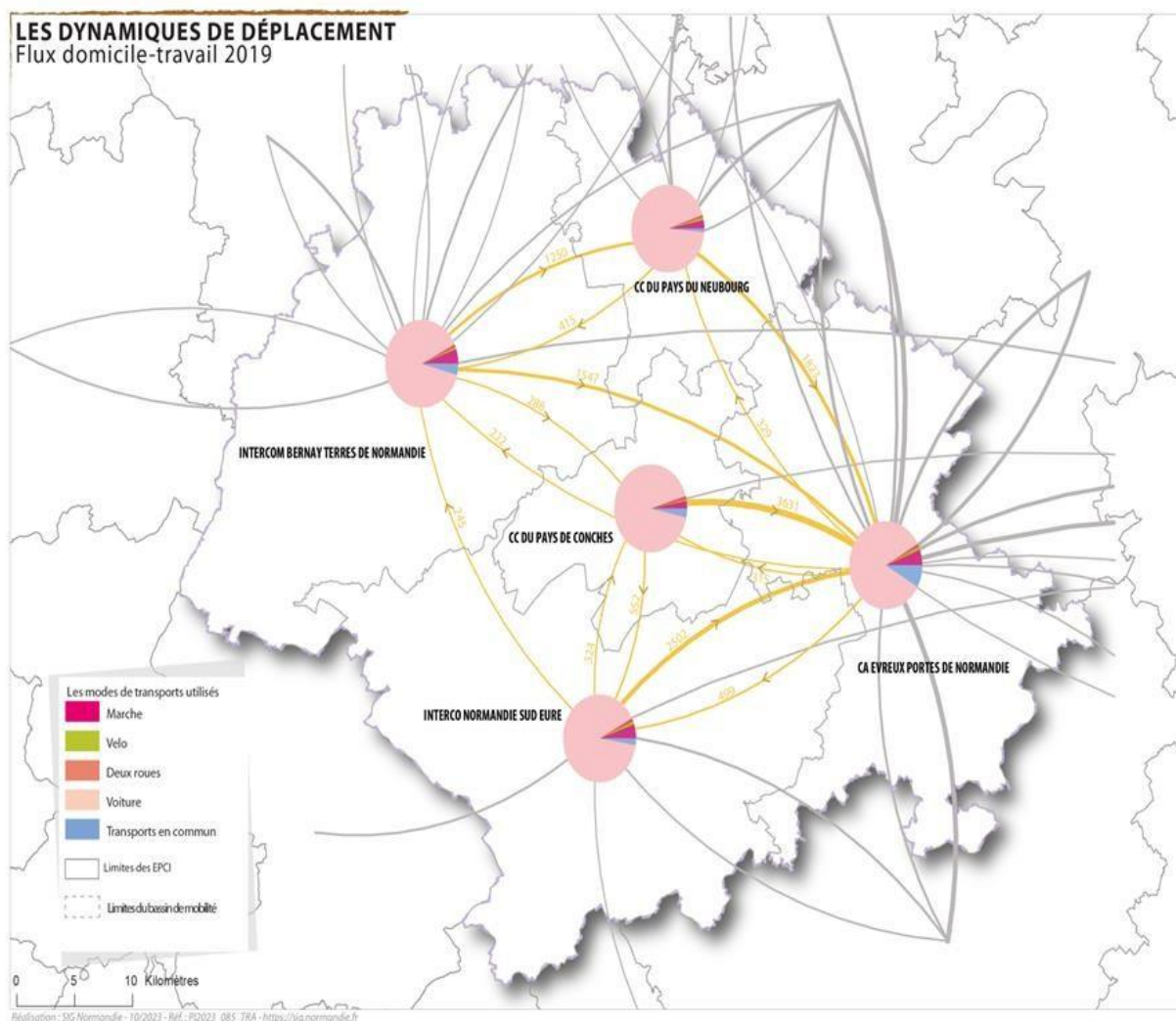
Ce territoire dominé par de grandes cultures céréalières, de grands plateaux et les vallées (Risle, l'Eure et Iton)



La répartition des habitants sur le territoire est très hétérogène. La population se polarise principalement autour des principales villes du bassin (Evreux, Bernay). Le reste de la population se regroupe autour des centres-bourgs et des villes moyennes du bassin.

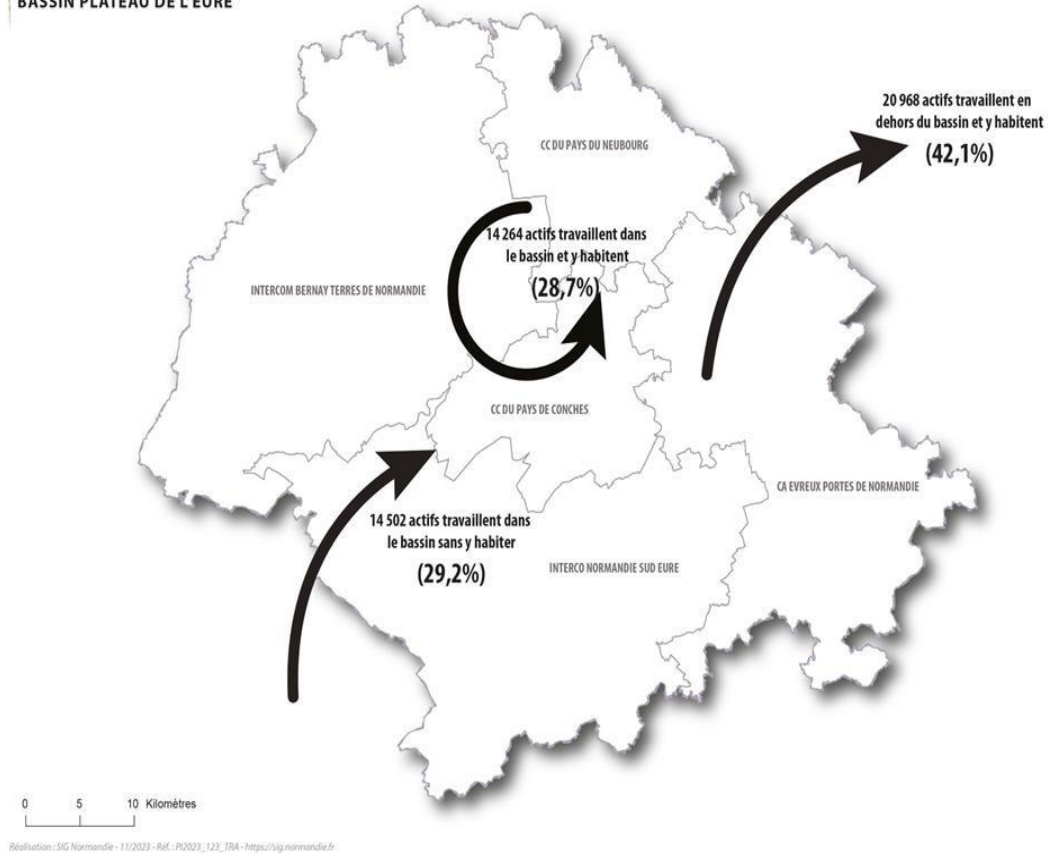
Le principal bassin de l'emploi est la Communauté d'agglomération d'Evreux, avec ses 16 567 emplois, les autres viviers d'emploi se situent à Bernay, Verneuil, le Neubourg. Les autres bourgs ont très peu d'emplois. Il est possible de constater une différence significative du nombre d'emplois entre les villes du bassin de mobilité : les villes de l'est proposent proportionnellement plus d'emplois que celles de l'ouest du territoire.

## Les dynamiques de déplacement



Concernant les déplacements domicile-travail, de nombreux flux internes sont réalisés au sein du bassin, de plus, on constate qu'Evreux constitue l'épicentre des flux de circulation, avec le plus grand nombre d'échanges domicile - travail avec les EPCI voisins. Des flux équitables ont lieu entre les autres EPCI du bassin. La voiture demeure le mode principal de transport, avec une part très faible des transports en commun dans les déplacements domicile-travail.

**LES ÉCHANGES POUR LE TRAVAIL  
BASSIN PLATEAU DE L'EURE**

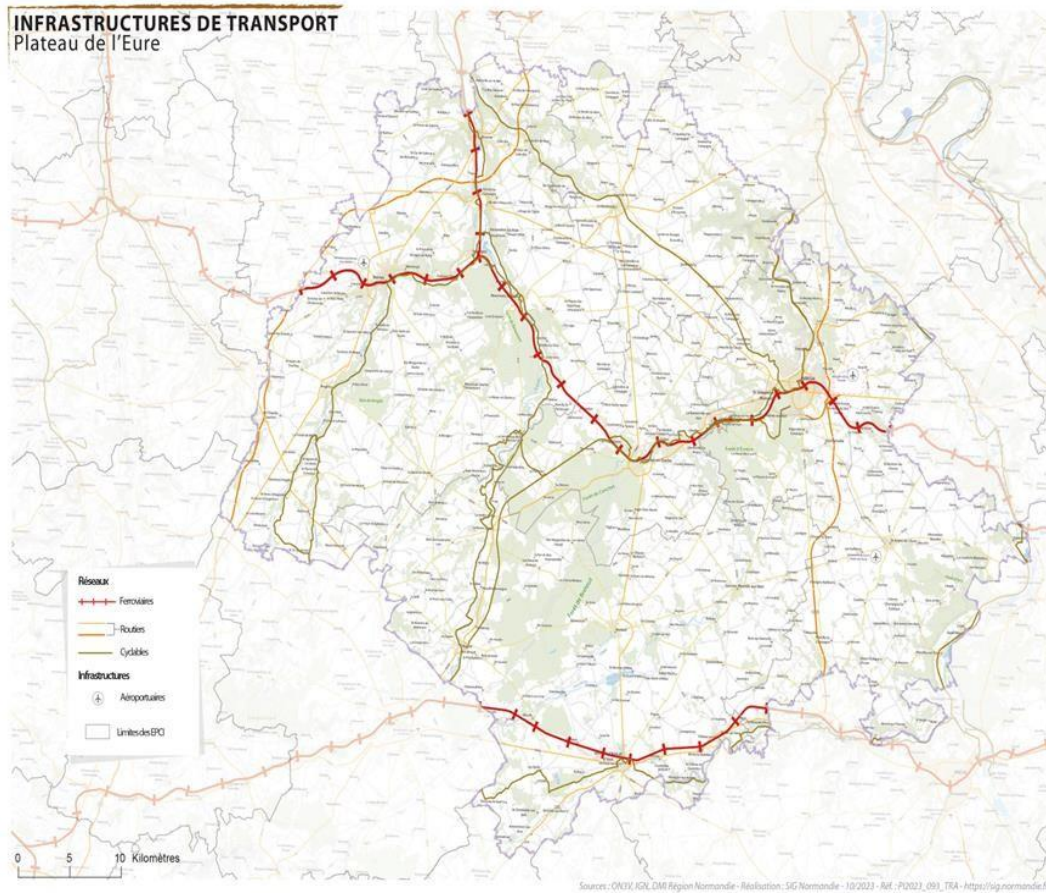


Par rapport aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail, on constate que 14 464 actifs travaillent et résident au sein du bassin du Plateau de l'Eure, ce qui correspond à 28,7% des déplacements domicile-travail.

Par ailleurs, il est possible de constater que 20 968 actifs habitent dans le Plateau de l'Eure, mais quittent le bassin pour travailler. Ce cas de figure représente 42,1% des déplacements domicile-travail.

Enfin, 14 502 actifs travaillent dans le bassin sans y résider, soit 29,2% des déplacements domicile-travail. Par conséquent, la part d'actifs travaillant au sein du bassin est plus importante que le nombre d'actifs quittant le bassin pour travailler.

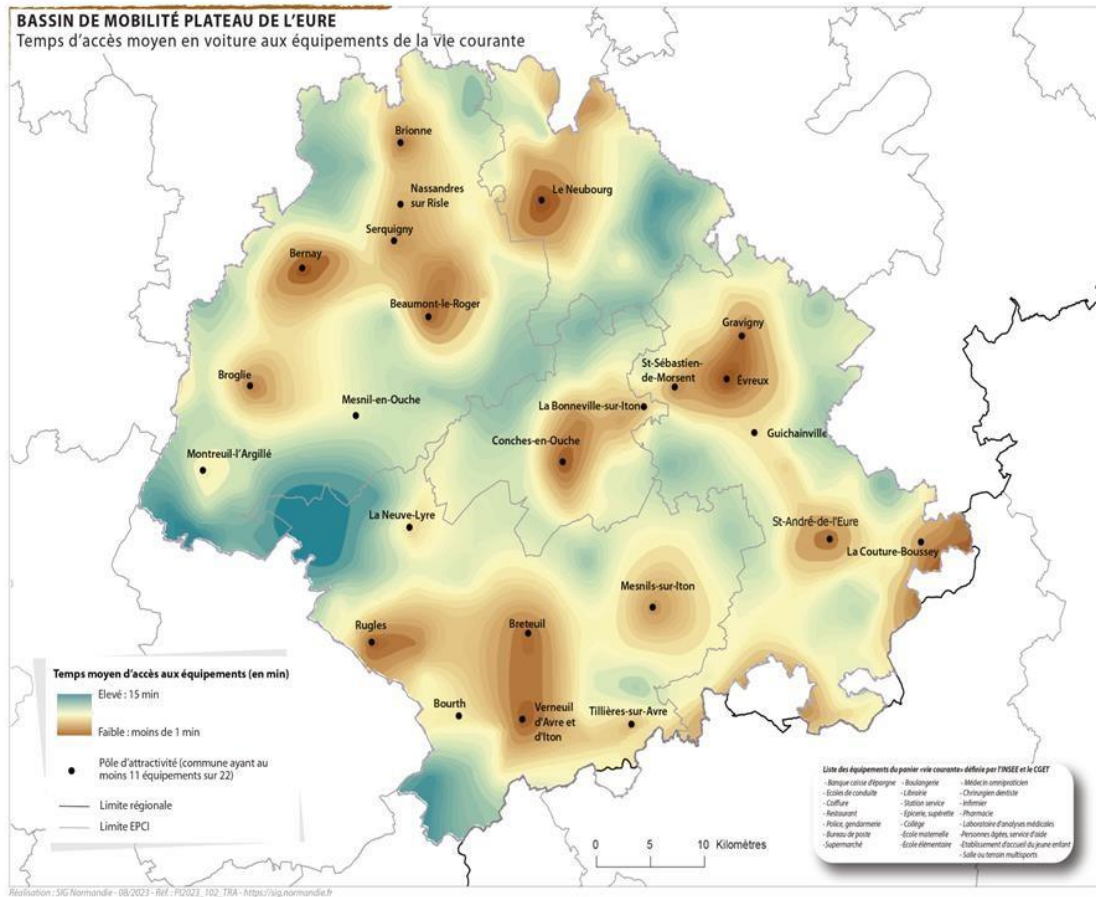
## Les infrastructures et offres de transport



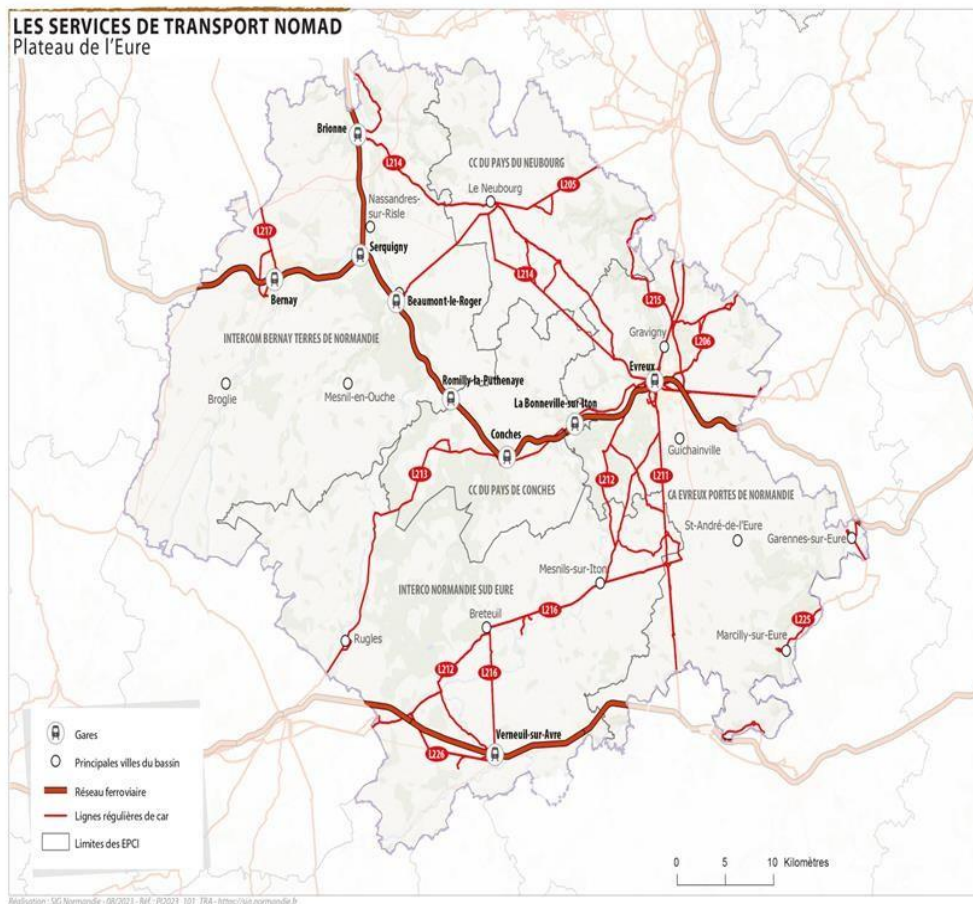
Le bassin est traversé par trois lignes ferroviaires, l'axe Cherbourg - Paris ; Rouen - Caen et Granville-Paris avec un certain nombre de gares nationales, régionales et locales qui maillent le bassin.

Tous les modes de transports sont présents au sein du bassin à l'exception du transport aéroportuaire. De plus, des itinéraires cyclables traversent le territoire, situés le long des axes ferroviaires et dans le sud-est du bassin de mobilité. Des axes cyclables relient plusieurs EPCI vers Evreux.

Le bassin est desservi par des routes départementales et nationales qui constituent le principal moyen de mobilité.

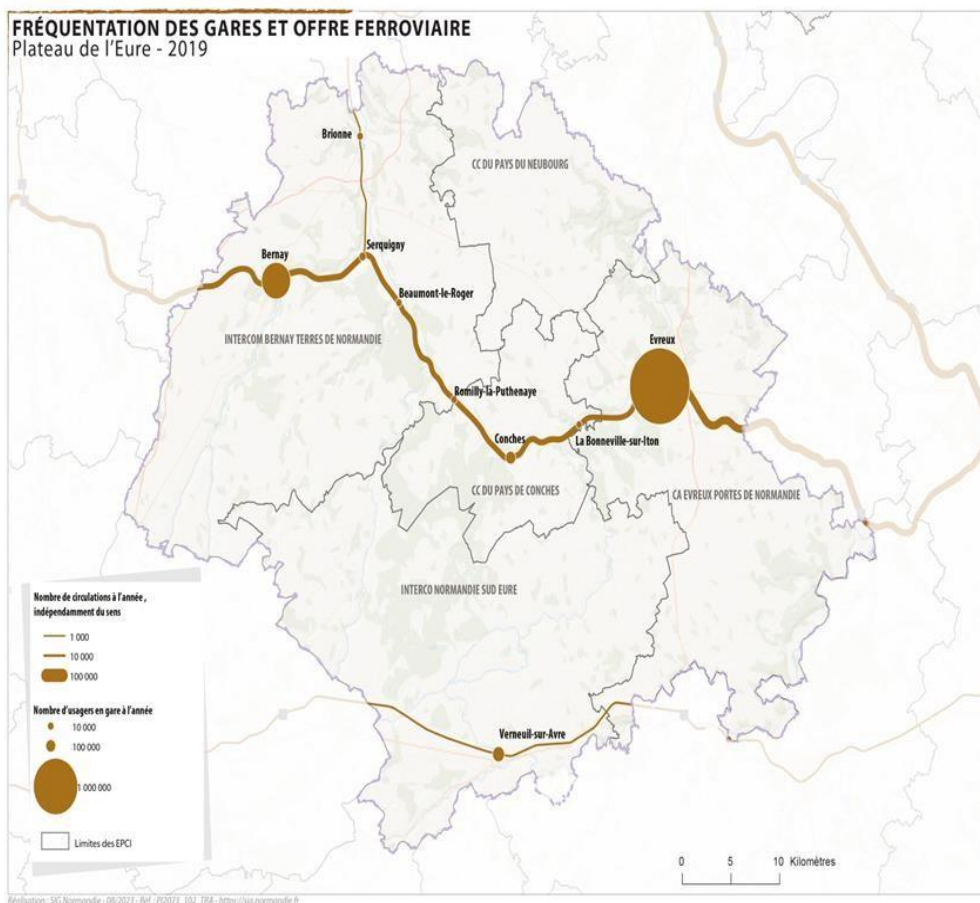


Le temps d'accès aux équipements (établissements scolaires, de santé, de culture, etc.) est réduit autour des villes et des pôles d'attractivité. Cependant, en dehors de ces pôles, les populations sont confrontées à un temps d'accès aux équipements plus élevé, c'est-à-dire supérieur à 15 minutes. Cela est particulièrement le cas dans l'ouest du bassin.



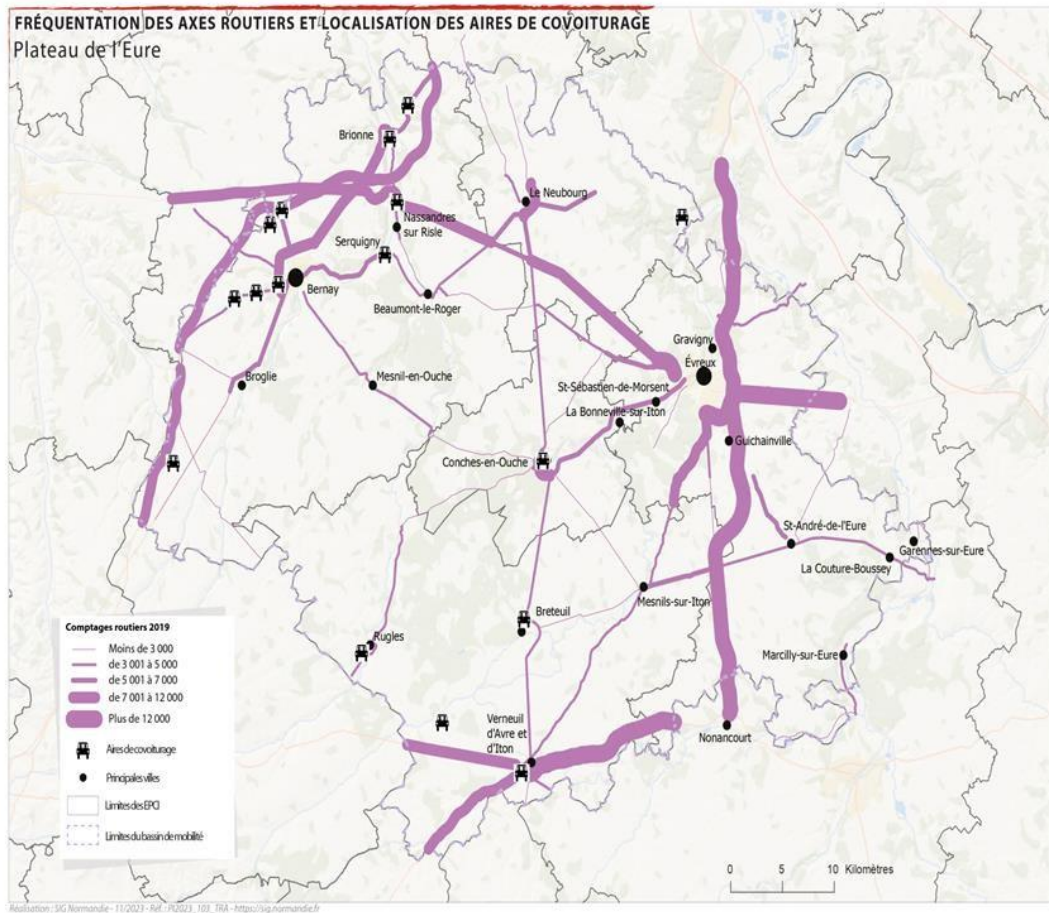
Le Bassin est quadrillé par une offre de transport régionale NOMAD, qui compte de nombreuses lignes sur le territoire :

- **L'offre ferroviaire NOMAD (3 lignes)**
  - Rouen – Caen
  - Cherbourg – Paris
  - Granville – Paris (Sud)
  
- **L'offre routière NOMAD (11 lignes)**
  - L205 (Beaumont-le Roger – Neubourg- Val-de-Reuil)
  - L206 (Gisors – Gaillon - Evreux)
  - L211 (Dreux – Evreux)
  - L212 (Verneuil-d 'Avre-et-Iton – Evreux)
  - L213 (Aigle – Rugles – Conches – Evreux)
  - L214 (Honfleur - Neubourg - Evreux)
  - L215 (Rouen – Evreux)
  - L216 (Rouen – Evreux)
  - L217 (Pont – Audemer – Bernay)
  - L225 (Bréval – Marcilly-sur-Eure)
  - L226 (Verneuil-d 'Avre-et Iton - Aigle)



Concernant l'offre ferroviaire, les gares d'Evreux et Bernay connaissent les plus fortes fréquentations au sein du bassin, avec respectivement 1 112 584 voyageurs et 544 544 voyageurs en 2022. La gare de Bernay constitue un axe de circulation important entre les métropoles de Rouen et de Caen.

Le bassin compte d'autres gares locales, permettant aux usagers éloignés des pôles d'attractivité de rejoindre une gare de proximité. L'axe sud du bassin est desservi par la ligne Granville – Paris, passant par la gare de Verneuil-sur-Avre.



La voiture demeure le principal mode de transport utilisé dans le bassin. Les axes Rouen – Evreux, Rouen – Bernay en direction de Caen et vers l’Orne sont les plus fréquentés du bassin. Le territoire peut s’appuyer sur des axes secondaires entre Evreux et Bernay également très fréquentés. Enfin, le bassin dispose aussi de petits axes structurants et complémentaires des réseau routiers traversant le bassin.

Concernant le covoiturage, le bassin dispose d’un maillage d’aires de covoitages reparti autour des grands axes routiers. Bernay Terres de Normandie, est le territoire qui compte le plus grand nombre d’aires.