

PMS OUEST EURE

Étude d'impact des actions

1. Introduction

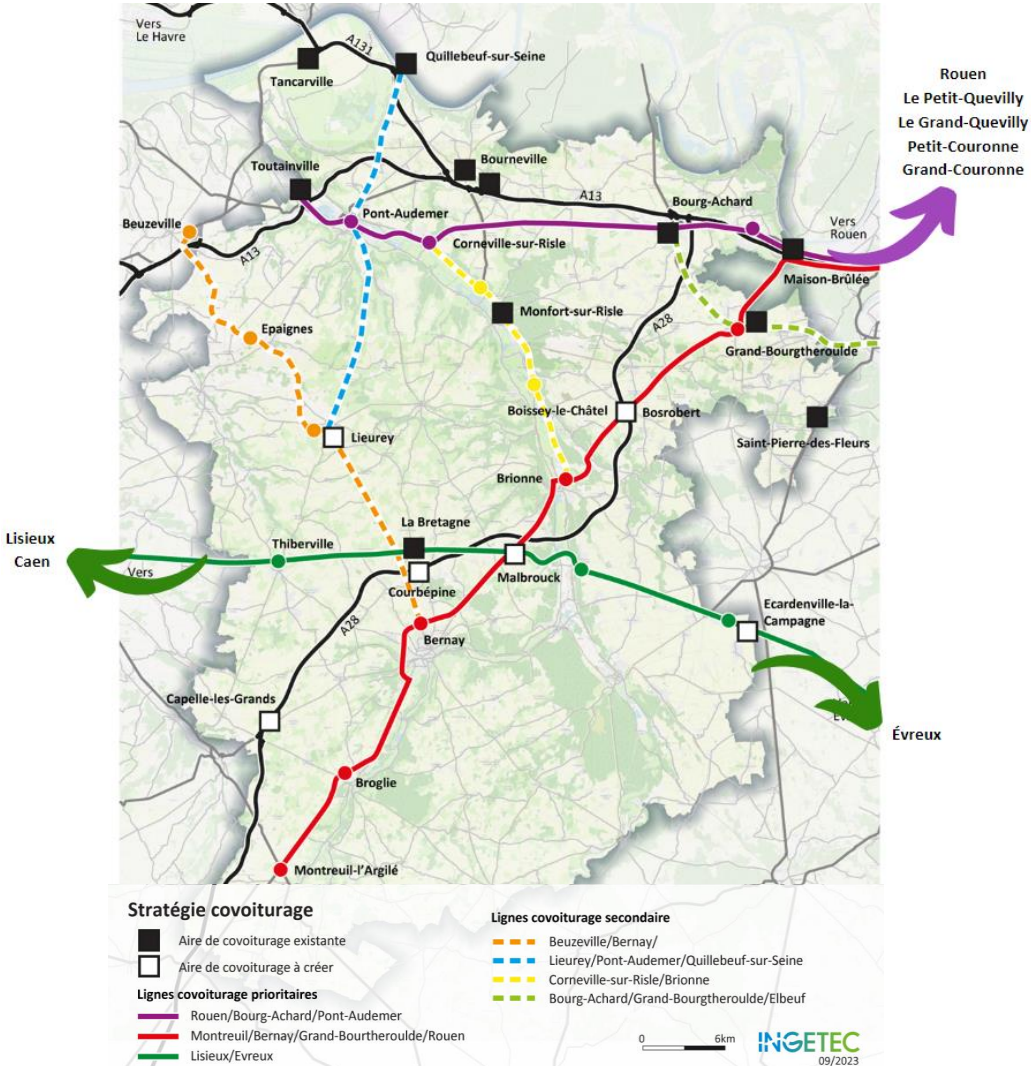
Envoyé en préfecture le 20/12/2024 **SIMPLIFIÉ**
 Reçu en préfecture le 20/12/2024 **S²LO**
 Publié le
 ID : 027-200066405-20241216-CC_DD_176_2024-DE

Objectif - Déterminer l'impact des actions mises en œuvre dans le cadre du Plan de Mobilité Ouest Eure

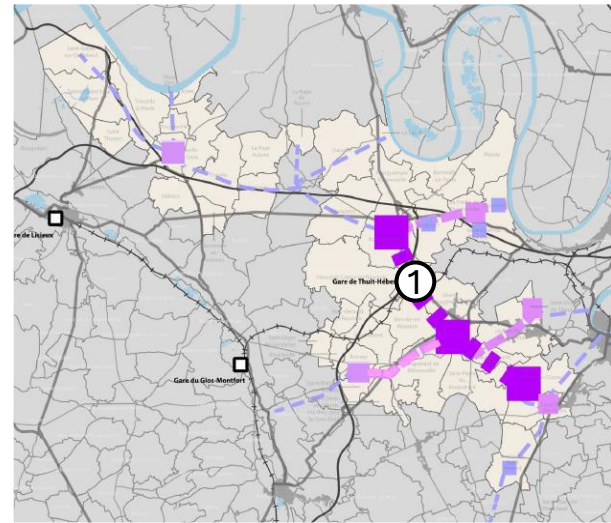
Méthode - Evaluation du report modal en comparant les parts modales avant et après le déploiement des infrastructures suivantes :

- Sur les lignes de covoiturage Rouen – Pont-Audemer – Toutainville (RD675 - ligne violette) et Thiberville – Bernay – Écardenville-la-Campagne (RD613 - ligne verte)
- Sur les liaisons cyclables Bourg-Achard – Le-Thuit-de-l'Oison (1) / Montreuil-l'Argillé – Broglie (2) / Broglie – Mesnil-en-Ouche (3) / Bernay – Serquigny (4) / Serquigny – Beaumont-le-Roger (5) / Serquigny-Brionne (6)

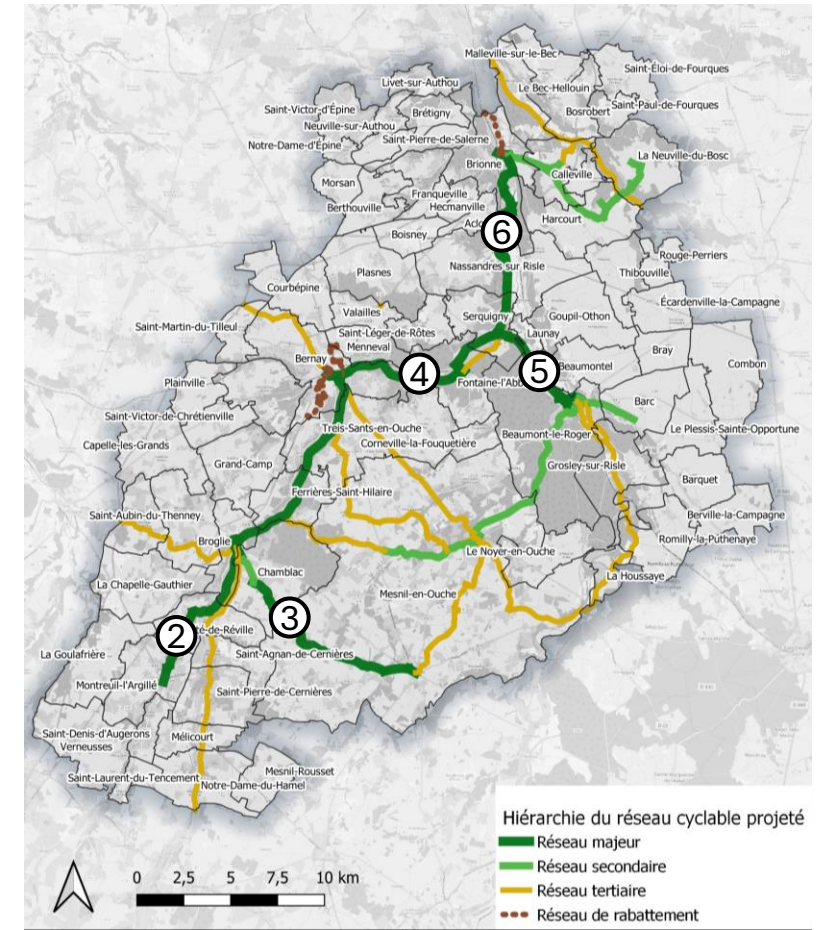
Lignes de covoiturages projetées dans le PMS



Réseau cyclable projeté pour la CCRS



Réseau cyclable projeté pour l'IBTN



2.1. Evaluation de la situation actuelle

DONNEES D'ENTREE PRISES EN COMPTE

Exploitation des données de déplacements domicile-travail journaliers de l'INSEE :

1. Flux de déplacements domicile-travail (données 2018)

RD613 - Ligne verte

- Déplacements en lien avec les pôles extérieurs

Domicile : communes sur la ligne de covoiturage et communes limitrophes

Travail : Lisieux, Évreux, Caen

- Déplacements internes au périmètre du Plan de Mobilité Simplifié présentant un potentiel pour le covoiturage (uniquement les déplacements supérieurs à 20 km)

Domicile : communes sur la ligne de covoiturage et communes limitrophes au sein du périmètre

Travail : communes sur la ligne de covoiturage et communes limitrophes au sein du périmètre

RD675 - Ligne violette

- Déplacements en lien avec les pôles extérieurs

Domicile : communes sur la ligne de covoiturage ou communes limitrophes

Travail : Rouen, Le Petit-Quevilly, Le Grand-Quevilly, Petit-Couronne, Grand-Couronne

- Déplacements internes au périmètre du Plan de Mobilité Simplifié présentant un potentiel pour le covoiturage (uniquement les déplacements supérieurs à 20 km)

Domicile : communes sur la ligne de covoiturage et communes limitrophes appartenant au périmètre

Travail : communes sur la ligne de covoiturage et communes limitrophes appartenant au périmètre

2. Parts modales (données 2020)

RÉSULTATS

RD613 - Ligne verte

Mode : Voiture individuelle

Part modale : 100 %

Nombre total de déplacements journaliers : 441

Source : Plan d'actions du PMS (Plan de Mobilité Simplifié Ouest Eure)

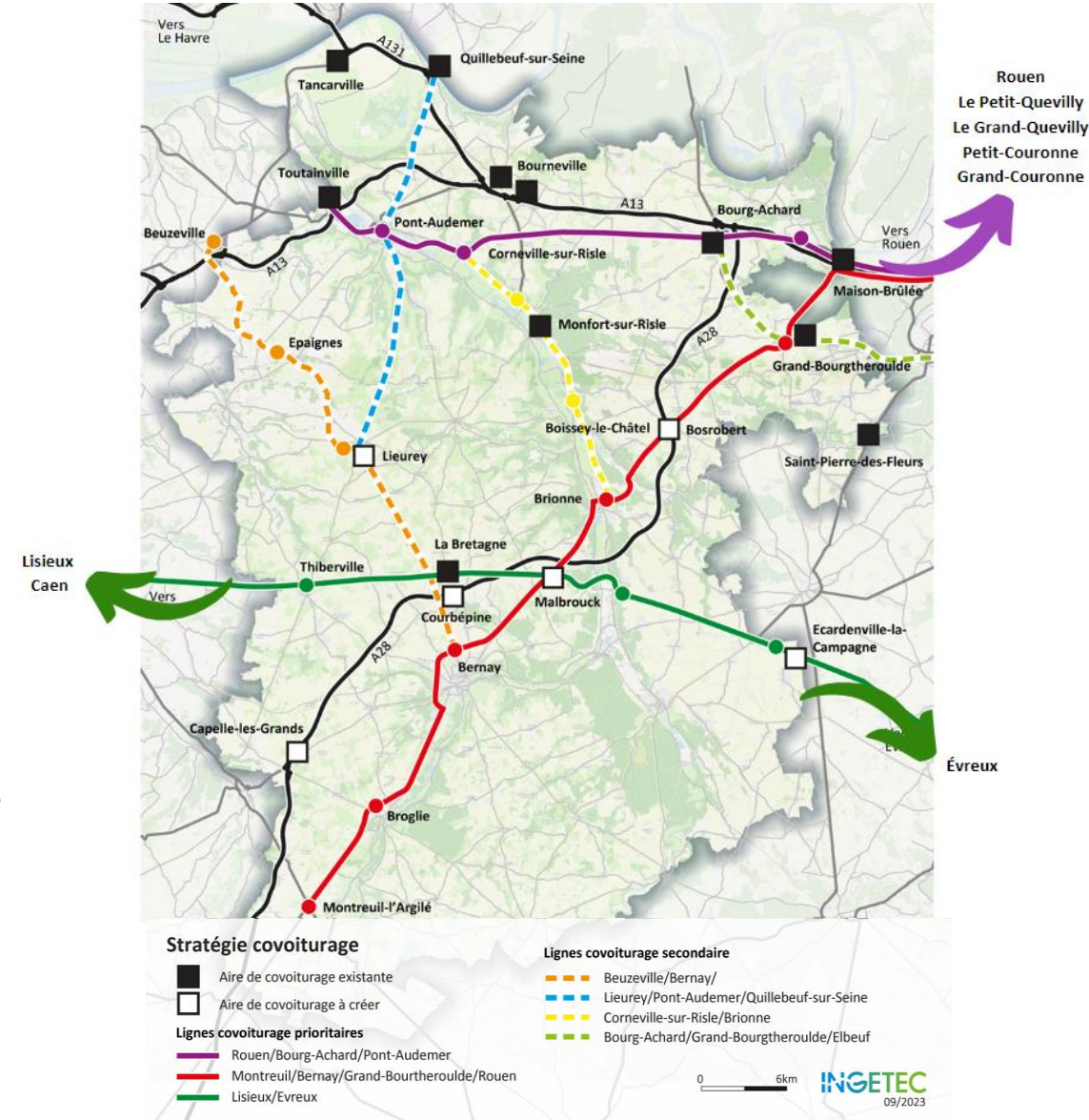
RD675 - Ligne violette

Mode : Voiture individuelle

Part modale : 100 %

Nombre total de déplacements journaliers : 4963

Lignes de covoiturages

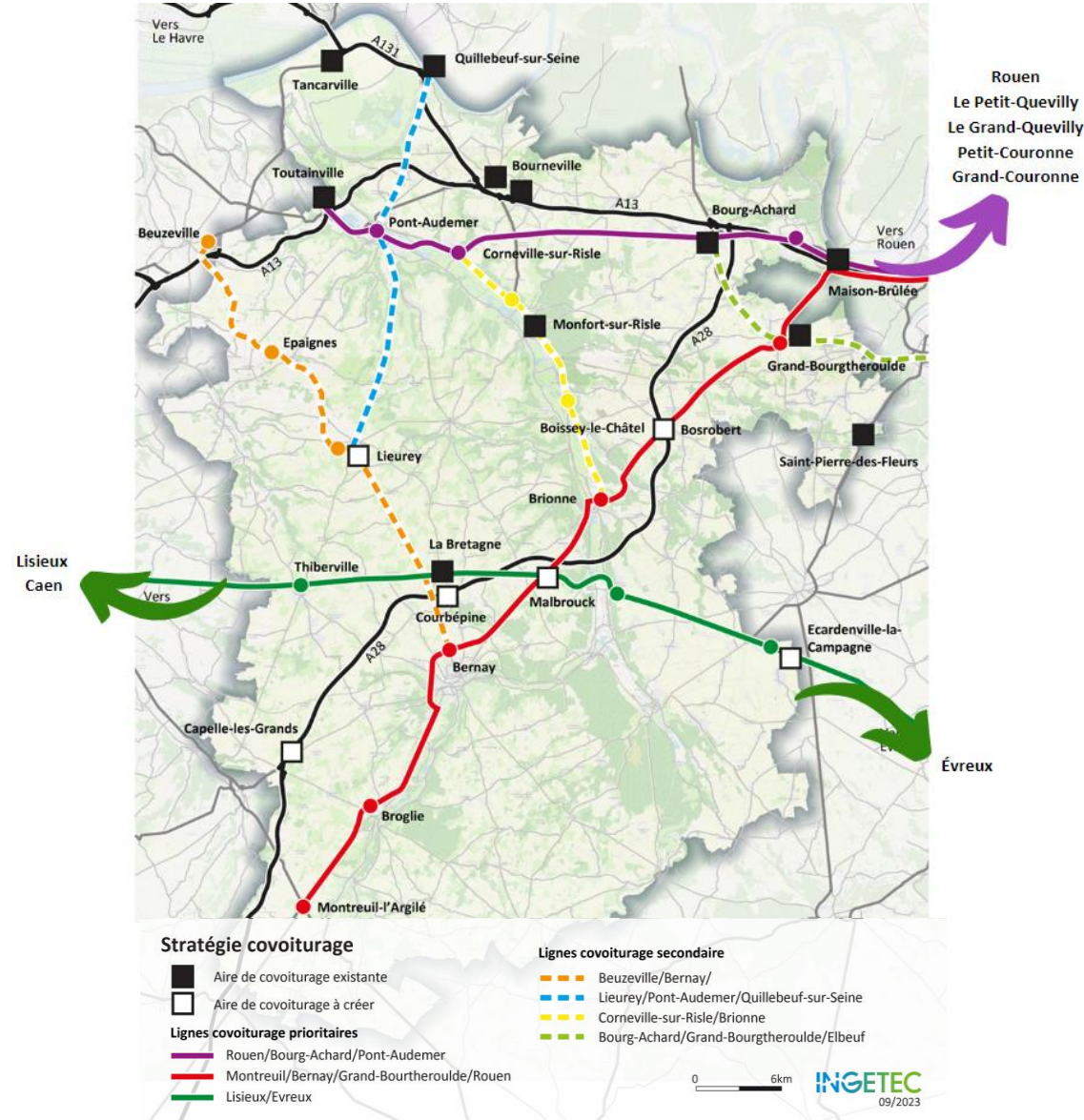


2.2. Evaluation de la situation projetée

HYPOTHESES SUR LA SITUATION PROJETEE

- HYPOTHÈSE 1 :
 - Part modale de la voiture individuelle : 90 %
 - Part modale du covoiturage : 10 %
- HYPOTHÈSE 2 :
 - Part modale de la voiture individuelle : 85 %
 - Part modale du covoiturage : 15 %

Lignes de covoitages

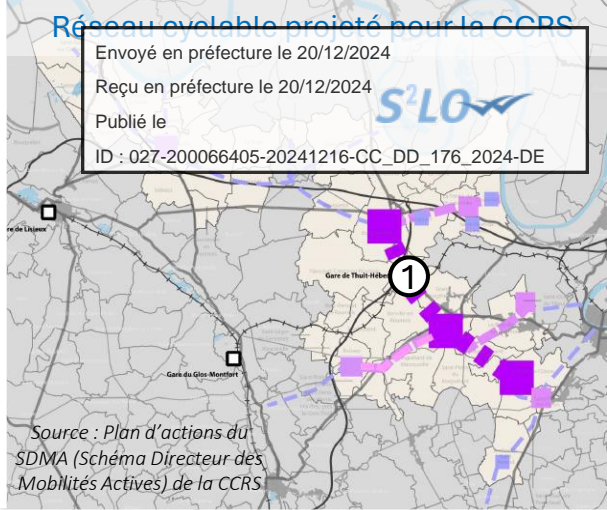


Source : Plan d'actions du PMS (Plan de Mobilité Simplifié Ouest Eure)

RÉSULTATS

Ligne verte			
	Mode	Part modale (en %)	Nombre total de déplacements
HYPOTHÈSE 1	Voiture individuelle	90	397
	Covoiturage	10	44
HYPOTHÈSE 2	Voiture individuelle	85	375
	Covoiturage	15	66

Ligne violette			
	Mode	Part modale (en %)	Nombre total de déplacements
HYPOTHÈSE 1	Voiture individuelle	90	4467
	Covoiturage	10	496
HYPOTHÈSE 2	Voiture individuelle	85	4219
	Covoiturage	15	744



3.1. Evaluation de la situation actuelle

DONNEES D'ENTREE PRISES EN COMPTE

Exploitation des données de déplacements domicile-travail journaliers de l'INSEE :

1. Flux de déplacements domicile-travail (données 2018)

- Déplacements internes au périmètre du Plan de Mobilité Simplifié présentant un potentiel pour la pratique du vélo (uniquement les déplacements inférieurs à 15 km)

Domicile : communes sur la ligne de covoiturage ou communes limitrophes au sein du périmètre

Travail : communes sur la ligne de covoiturage ou communes limitrophes au sein du périmètre

2. Parts modales (données 2020)

RÉSULTATS

Liaison 1 : Bourg-Achard – Le Thuit de l'Oison

Mode : Voiture individuelle

Part modale : 100 %

Nombre total de déplacements journaliers : 262

Liaison 2 : Montreuil-l'Argillé – Broglie

Mode : Voiture individuelle

Part modale : 100 %

Nombre total de déplacements journaliers : 50

Liaison 3 : Broglie – Mesnil-en-Ouche

Mode : Voiture individuelle

Part modale : 100 %

Nombre total de déplacements journaliers : 30

Liaison 4 : Bernay – Serquigny

Mode : Voiture individuelle

Part modale : 100 %

Nombre total de déplacements journaliers : 630

Liaison 5 : Serquigny – Beaumont-le-Roger

Mode : Voiture individuelle

Part modale : 100 %

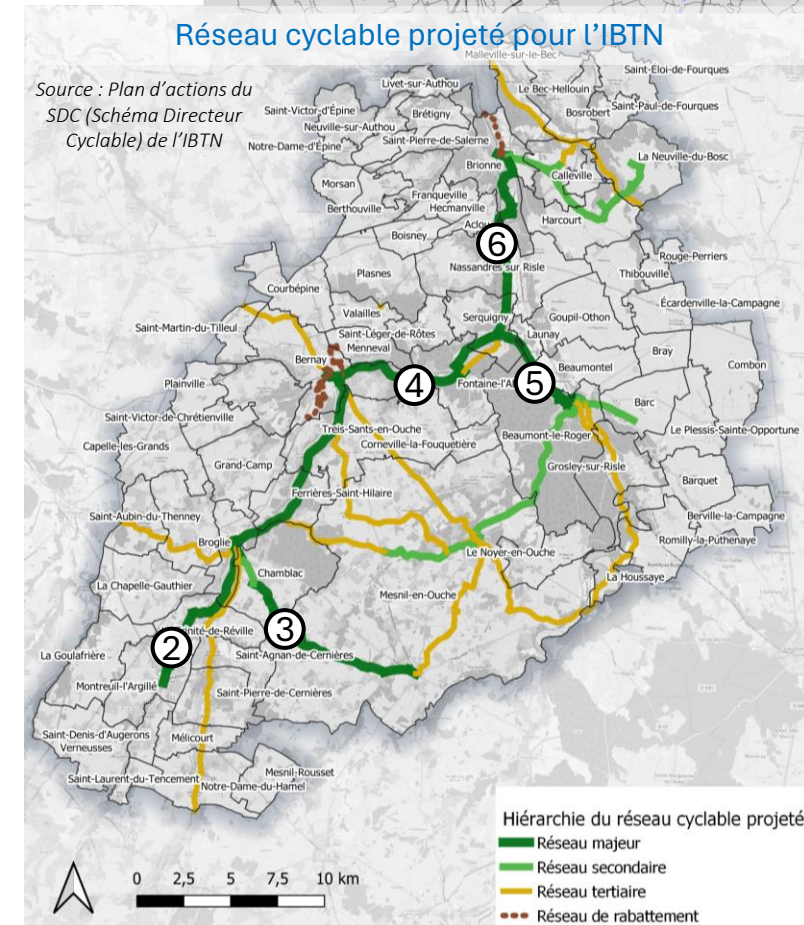
Nombre total de déplacements journaliers : 160

Liaison 6 : Serquigny – Brionne

Mode : Voiture individuelle

Part modale : 100 %

Nombre total de déplacements journaliers : 258



3. Analyse du report modal pour les aménagements cyclables

3.2. Evaluation de la situation projetée

HYPOTHESES SUR LA SITUATION PROJETEE

- HYPOTHÈSE 1 :
 - Part modale de la voiture individuelle : 95 %
 - Part modale du vélo : 5 %
- HYPOTHÈSE 2 :
 - Part modale de la voiture individuelle : 90 %
 - Part modale du vélo : 10 %

RÉSULTATS

Liaison Bourg-Achard – Le Thuit de l'Oison

	Mode	Part modale (en %)	Nombre total de déplacements
HYPOTHÈSE 1	Voiture individuelle	95	249
	Vélo	5	13
HYPOTHÈSE 2	Voiture individuelle	90	236
	Vélo	10	26

Liaison Broglie – Mesnil-en-Ouche

	Mode	Part modale (en %)	Nombre total de déplacements
HYPOTHÈSE 1	Voiture individuelle	95	29
	Vélo	5	1
HYPOTHÈSE 2	Voiture individuelle	90	27
	Vélo	10	3

Liaison Serquigny – Beaumont-le-Roger

	Mode	Part modale (en %)	Nombre total de déplacements
HYPOTHÈSE 1	Voiture individuelle	95	152
	Vélo	5	8
HYPOTHÈSE 2	Voiture individuelle	90	144
	Vélo	10	16

Liaison Montreuil-l'Argillé – Broglie

	Mode	Part modale (en %)	Nombre total de déplacements
HYPOTHÈSE 1	Voiture individuelle	95	48
	Vélo	5	2
HYPOTHÈSE 2	Voiture individuelle	90	45
	Vélo	10	5

Liaison Bernay – Serquigny

	Mode	Part modale (en %)	Nombre total de déplacements
HYPOTHÈSE 1	Voiture individuelle	95	599
	Vélo	5	31
HYPOTHÈSE 2	Voiture individuelle	90	567
	Vélo	10	63

Liaison Serquigny – Brionne

	Mode	Part modale (en %)	Nombre total de déplacements
HYPOTHÈSE 1	Voiture individuelle	95	245
	Vélo	5	13
HYPOTHÈSE 2	Voiture individuelle	90	232
	Vélo	10	26

