

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES CŒUR DE CHARTREUSE
Pôle Tertiaire - ZI Chartreuse Guiers – 38380 ENTRE-DEUX-GUIERS

DÉLIBÉRATION N° 21_090

**OBJET : CONVENTION DE
COOPERATION EN MATIERE DE
MOBILITE CONVENUE ENTRE LA
REGION ET LA CC CŒUR DE
CHARTREUSE**

L'an deux mille vingt et un, le quatre mai à 19h,
Le Conseil Communautaire, s'est réuni en session ordinaire dans la salle de réunion du Pôle tertiaire -
Zone Industrielle Chartreuse-Guiers à Entre-deux-Guiers sous la présidence d'Anne LENFANT.

Date de la convocation : mercredi 28 avril 2021

<p>Nombre de Conseillers :</p> <p>En exercice : 36 Présents : 32 Pouvoirs : 3 Votants : 35</p> <p>Résultat des votes :</p> <p>Pour : 33 Abstention : 2 Contre : 0</p>	<p>Présents les délégués avec voix délibérative :</p> <p>Hervé BUTTARD (Corbel) ; Pierre BAFFERT, Birgitta RENAUDIN, Raphaël MAISONNIER (Entre-deux-Guiers) ; Anne LENFANT, Suzy REY (Entremont-le-Vieux) ; Evelyne LABRUDE (La Bauche) ; Myriam CATTANEO, Pierre FAYARD (Les Echelles) ; Williams DUFOUR, Bruno GUIOL, Marie José SEGUIN (Miribel les Echelles) ; Laurette BOTTA (Saint-Christophe la Grotte) ; Denis DEBELLE, Eric L'HERITIER (Saint Christophe sur Guiers) ; Christiane BROTO SIMON (Saint Franc) ; Marylène GUIJARRO, Martine MACHON, Roger JOURNET (Saint Joseph de Rivière) ; Stéphane GUSMEROLI, Cécile LASIO (Saint-Pierre-de-Chartreuse) ; Jean-Claude SARTER, Nathalie HENNER, Bertrand PICHON-MARTIN, Cédric MOREL, Véronique MOREL, Jean Paul SIRAND PUGNET (Saint-Laurent du Pont) ; Christine SOURIS (Saint Pierre de Genebroz) ; Pascal SERVAIS (Saint- Pierre d'Entremont 38) ; Wilfried TISSOT (Saint Pierre d'Entremont 73) ; Denis BLANQUET, Maryline ZANNA (Saint-Thibaud de Couz)</p> <p>Pouvoirs : Mathias LAVOLE à Bertrand PICHON MARTIN, Bruno STASIAK à Myriam CATTANEO ; Céline BOURSIER à Jean Claude SARTER</p>
---	--

CONSIDÉRANT la délibération communautaire en date du 23 mars 2021 se positionnant en défaveur de la prise de compétence Autorité Organisatrice de la Mobilité par la Communauté de Communes Cœur de Chartreuse,

CONSIDÉRANT dans cette même délibération le souhait de la Communauté de Communes Cœur de Chartreuse d'être acteur de la mobilité locale, notamment au travers d'une convention de coopération en matière de Mobilité, à conclure avec la Région Auvergne Rhône Alpes, pour une durée de 6 années, modifiable par avenant.

CONSIDÉRANT les échanges techniques préparatoires avec les services de la Région et les échanges lors de la commission Environnement du 8 avril 2021, une sollicitation de l'ensemble des communes de Cœur de Chartreuse a été lancée pour inventorier le panel des projets et des besoins en matière de mobilité.

La synthèse a permis l'établissement du projet d'une Convention cadre de coopération en matière de mobilité, couvrant l'ensemble des thématiques inventoriées, convention jointe en annexe.

Cette version projet fera l'objet d'une validation conjointe avec les services de la Région, et à ce titre pourra encore être modifiée dans sa rédaction, avant d'être proposée à la Région Auvergne Rhône Alpes pour une délibération en Commission permanente début juin 2021.

**Le conseil communautaire, après avoir délibéré, à la MAJORITÉ
33 POUR - 2 ABS (Roger JOURNET et Martine MACHON)**

- **VALIDE** les termes de la convention de coopération en matière de mobilité à conclure avec la Région
- **AUTORISE** dans ce cadre, la Présidente à signer cette convention dès lors qu'elle sera délibérée par la Région.

La Présidente,

- CERTIFIE sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte qui sera affiché ce jour au siège de la collectivité
- INFORME que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal administratif de Grenoble, dans un délai de 2 mois à compter de sa publication et de sa réception par le représentant de l'Etat.

Ainsi fait et délibéré, les jours, mois et an que dessus.
Pour extrait certifié conforme et exécutoire.

Publié, notifié et transmis en Préfecture
Le 07 mai 2021,

La Présidente,
Anne LENFANT



Convention de coopération en matière de mobilité

Conclue

Entre la Région Auvergne-Rhône-Alpes, Autorité Organisatrice de la Mobilité
Locale sur le territoire de **Cœur de Chartreuse**

Et la Communauté de communes **Cœur de Chartreuse**

PREAMBULE

La Loi d'Orientation des Mobilités n° 2019-428 du 24 décembre 2019, dite « LOM », modifie profondément le paysage institutionnel et organisationnel des transports publics en France et ce quatre ans après la Loi NOTRe.

La LOM a, en particulier, pour effet d'inciter les Communautés de Communes à prendre la compétence mobilité et organiser, sur leur ressort territorial, les services de mobilité durable qui permettraient à leurs administrés de sortir de la dépendance à l'autosolisme, pour effectuer leurs déplacements réguliers ou occasionnels.

Dans le cadre des échanges conduits par la Région avec les Communautés de Communes, il est apparu qu'un transfert systématique aboutirait à un émiettement des compétences sur le territoire qui serait préjudiciable à la cohérence du développement des mobilités.

Aussi, sur la base du choix fait par la Communauté de communes **Cœur de Chartreuse (CCCC)** de ne pas prendre la compétence Mobilité, la Région agit-elle aujourd'hui en tant qu'Autorité Organisatrice Locale de la Mobilité sur ce territoire. C'est dans ce cadre que s'inscrit la présente convention partenariale.

Les transports publics constituent un facteur important d'aménagement du territoire, de cohésion sociale et territoriale et de lutte contre le changement climatique.

C'est pourquoi, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et la Communauté de communes souhaitent approfondir le travail en commun pour promouvoir le développement :

- des services réguliers de transport public de personnes,
- des services à la demande de transport public de personnes,
- des services de transports scolaires,
- de l'intermodalité entre les réseaux,
- des services relatifs aux mobilités actives,
- des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur,
- des services de mobilité solidaire.

A cet effet, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et la Communauté de communes **Cœur de Chartreuse** s'engagent à mettre en œuvre les partenariats et les politiques mobilités nécessaires, décrites ci-après et dans le cadre d'une convention de délégation de compétence éventuelle à venir. Au regard des organisations locales, la délégation de compétence et les règles de financement énoncées ci-après peuvent également être envisagées au profit d'une commune ou d'un autre délégataire de compétence visé au Code des Transports, là où la Région est AOM Locale.

Cette délégation de compétence s'inscrit dans les dispositions prévues à l'article L. 1231-4 du code des transports, par lequel la Région peut déléguer, par convention, toute attribution ainsi que tout ou partie d'un service ou plusieurs services énumérés aux articles L. 1231-1-1 et L. 1231-3 du même code, dans les conditions prévues à l'article L. 1111-8 du code général des collectivités territoriales.

Pour les différentes thématiques et blocs de compétence, la Région sera à l'écoute du territoire dans le cadre de la gouvernance locale dédiée et prendra en compte l'expression des besoins en déployant le cas échéant de nouveaux dispositifs.

Par ailleurs, la Région recherchera la meilleure articulation entre les différentes politiques sectorielles régionales (et notamment mobilité, aménagement du territoire, environnement-énergie, tourisme, formation) dans son accompagnement financier.

La Mobilité sur le territoire Cœur de Chartreuse

La Communauté de communes Cœur de Chartreuse souhaite par la présente convention préciser ses projets en matière de mobilité, adaptée au contexte et aux spécificités locales.

Un territoire interconnecté avec les territoires voisins

Situé sur 2 départements, l'Isère et la Savoie, le territoire Cœur de Chartreuse est polarisé par 3 centres urbains : la Métropole Grenobloise, le Grand Chambéry et le Pays Voironnais. Cœur de Chartreuse est également connecté à l'Avant Pays savoyard, via notamment le territoire du Lac d'Aiguebelette.

Concernant la coopération avec les agglomérations-portes, le territoire Cœur de Chartreuse construira notamment des collaborations avec le Syndicat Mixte des Mobilités de L'Agglomération Grenobloise (SMMAG) et l'Agglomération chambérienne.

Ces entités seront des interlocuteurs et partenaires incontournables de la mobilité ; la CCCC souhaite à ce titre organiser les collaborations avec ces territoires et assurer une représentation du territoire Cœur de Chartreuse dans les différentes instances de réflexion et de gouvernance, en construction avec les services de la Région.

Une politique des mobilités basée sur un document cadre : le schéma simplifié des mobilités

Le Territoire Cœur de Chartreuse, au travers de son PLUi et de l'élaboration de son projet de territoire, a identifié la mobilité comme un enjeu fort du développement du territoire.

Dans ce contexte, sur la base de documents et études précédemment menées sur le territoire, la CCCC souhaite se doter d'un schéma simplifié des mobilités, qui constituera un axe central de la présente convention, et de ses avenants à venir. La CCCC, pour l'élaboration de cette étude globale des mobilités, attend un accompagnement technique et financier dans le cadre de la présente convention.

La recherche de financements complémentaires

Dans le cas d'une délégation de compétence organisée sur une des thématiques de la mobilité, la CCCC ou les communes chercheront le cas échéant des aides complémentaires à celle de la Région, sur les dispositifs d'accompagnement technique ou financier, ouverts sur les thématiques de mobilités (ADEME, Etat, Départements, Europe). La CCCC souhaite être soutenue par la Région dans sa recherche de financements complémentaires. Ces financements complémentaires, dans la limite des plafonds de financements publics, seront nécessaires à la stabilisation des plans de financement des actions envisagées.

Une spécificité : la destination touristique Chartreuse et la synergie entre la mobilité locale et la mobilité touristique

La mobilité sur le Territoire, objet de la présente convention, concerne le service des mobilités locales, à destination des usagers et des habitants. Cependant, les projets de

mobilité et les aménagements développés sont conçus en cohérence, et articulés avec les projets de l'offre touristique, de loisirs et des activités de pleine nature, afin que les aménagements imaginés soient mutualisés et évitent des redondances.

Le territoire Cœur de Chartreuse souhaite être reconnu en tant que destination vélo. La pratique locale du vélo dans les usages du quotidien, et les aménagements et les services liés pour permettre, faciliter cet usage, viendront renforcer l'adéquation avec le souhait du territoire d'être une destination vélo.

Les expérimentations comme un préalable aux services de mobilités

Le territoire Cœur de Chartreuse souhaite expérimenter des solutions de mobilité, dans différents contextes et services, et demande à ce titre à être accompagné techniquement et financièrement sur ces phases d'expérimentations, adaptées aux spécificités locales du territoire.

PROJET

I. Gouvernance

Sur proposition de la Région, la Communauté de communes **Cœur de Chartreuse** sera membre du comité de partenaires couvrant son territoire et tel qu'il sera défini par la Région dans son rôle d'Autorité Organisatrice de la Mobilité Locale conformément aux dispositions de la LOM.

La Région s'engage également à ce que la Communauté de communes **Cœur de Chartreuse** soit membre et signataire du contrat opérationnel de mobilité à l'échelle du bassin de mobilité couvrant son territoire. Les périmètres des bassins de mobilités seront définis en concertation avec les territoires. Le contrat opérationnel de mobilité sera construit de manière collaborative par la Région avec l'ensemble des parties prenantes de chaque bassin (les AOM et gestionnaires d'infrastructures notamment) conformément aux dispositions de la LOM, afin de déterminer les modalités d'actions communes pour le développement de l'intermodalité entre les services et réseaux de transports, et partager les connaissances et les outils en la matière.

Des instances de gouvernance locale seront organisées afin de garantir un échange régulier entre les élus du territoire de la Communauté de commune et un élu régional local référent.

- Un comité de pilotage associant les élus communautaires et régionaux se réunira a minima deux fois par an, pour partager le projet de territoire de la Communauté de communes, envisager les meilleurs leviers de mobilité pour l'accompagner et faire le bilan technique et financier de la délégation de compétence.
- Un comité technique composé des représentants techniques de la Communauté de communes, des services de l'antenne régionale concernée, auxquels pourront se joindre des experts de la Direction des Mobilités, se réunira pour préparer chaque réunion du comité de pilotage et pour entretenir un dialogue régulier autour de l'exercice partagé de la compétence mobilité.

II. Promouvoir les services réguliers de transport public de personnes

L'étalement urbain, la modification de l'organisation du travail et la dispersion des pôles générateurs de mobilité renforcent les besoins de transport mais tendent parallèlement à déconcentrer et à diversifier l'orientation des flux de déplacements. Il en résulte un confortement voire une augmentation de la part modale autosoliste.

Face au « tout automobile », la Région Auvergne-Rhône-Alpes et la Communauté de communes disposent néanmoins d'atouts pour infléchir le partage modal, en travaillant sur l'attractivité du réseau de transport collectif.

II.1. Périmètre de l'intervention régionale

Concernant l'évolution des services de transports réguliers, la Région accompagne la Communauté de communes sur les études visant au **déploiement** de nouvelles lignes ou au **renforcement** de lignes existantes, sur la base d'un cahier des charges défini et validé par les deux parties.

Les études sont financées à 50% par la Communauté de communes et 50% par la Région avec un plafond de 35 K€. A partir du diagnostic, il conviendra de proposer une méthodologie de mise en œuvre des nouveaux services selon un phasage qui peut intégrer une période d'expérimentation.

Concernant l'exploitation des services, la Région s'engage à participer financièrement au coût du service de deux manières :

- Pour les lignes structurantes s'inscrivant dans la stratégie régionale de maillage du territoire : prise en charge à 100% des évolutions telles que les créations ou renforcement d'offre
- Pour les lignes à vocation locale ou répondant à un besoin spécifique du territoire : prise en charge à 50% par la Communauté de communes et 50% par la Région des coûts additionnels des évolutions (déductions faites des recettes)

Pour mémoire, la Région dispose d'outils de distribution et d'information voyageurs via le partenariat Oûra. Les lignes de transport en commun développées ou renforcées sur le périmètre de la Communauté de communes seront intégrées et valorisées dans le réseau interurbain régional.

II.2. Programme de travail

Le territoire Cœur de Chartreuse souhaite mener une analyse fine des besoins de mobilité, à mettre en regard des services actuels de transports réguliers et travailler en lien avec les services régionaux en territoires (Isère et Savoie), pour formuler des propositions de renforcement de services existants ou de déploiement de nouveaux services.

Les projets seront qualifiés (technique, juridique, financier) par une étude pré opérationnelle, l'objectif étant d'agir sur l'efficience des services existants, en les renforçant très localement ou en les complétant, concourant également à renforcer l'attractivité du service.

A titre d'exemple, le territoire a d'ores et déjà identifié un intérêt fort à faire évoluer l'axe Grenoble - St Pierre de Chartreuse – Grenoble.

La question des horaires des lignes desservant l'accès à Voiron ou Grenoble pourra être examinée, pour interroger notamment l'accès des lycéens, en regard avec les horaires d'ouverture des établissements.

Ces études pré-opérationnelles seront identifiées dans le futur schéma simplifié des mobilités dont le territoire souhaite se doter.

Territoire bi-départemental, Cœur de Chartreuse souhaite participer à la réflexion sur l'harmonisation de la tarification, et avoir des tarifs les plus accessibles possibles, pour favoriser un meilleur usage du service.

III. Promouvoir les services à la demande de transport public de personnes

Face à la persistance de secteurs peu denses en population et disséminés sur le territoire de la Communauté de communes, il convient de proposer des solutions de transport appropriées.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes, comme la Communauté de communes est soucieuse de répondre à ces interrogations et d'engager la réflexion et/ou les moyens qu'il paraît nécessaire de mettre en place. Toutefois, le TAD (transport à la demande) doit trouver sa place dans un système global de transport et déplacements coordonné à l'échelle régionale.

III.1. Périmètre de l'intervention régionale

En complément de l'offre régionale, la Région accompagne les initiatives locales.

Concernant la définition des services, la Région accompagne la Communauté de communes sur les études visant au déploiement d'un transport à la demande, sur la base d'un cahier des charges défini et validé par les deux parties.

Les études sont financées à part égales avec un plafond maximal de 35 K€. A partir du diagnostic, il conviendra de proposer une méthodologie de mise en œuvre du système de TAD selon un phasage qui peut intégrer une période d'expérimentation.

Concernant l'exploitation des services, la Région s'engage à participer financièrement au coût du service (déduction faite des recettes d'exploitation éventuelles) et sur la base d'un cahier des charges validé par les deux parties, précisant le fonctionnement du service et indiquant la durée du dispositif, sans exclure le recours à une expérimentation, reconductible le cas échéant. Les modalités d'intervention financière sont les suivantes :

- Soit 50 % du coût des courses de TAD, hors centrale d'appel et de réservation

- Soit 70 % du coût des courses de TAD, si le délégataire fait appel à la future centrale de réservation régionale

Si la Communauté de communes, la commune ou le délégataire faisait le choix d'exploiter en régie, l'accompagnement de la Région sur les acquisitions de véhicules est décrit à l'article V. Dans ces conditions, la Région n'intervient pas sur les coûts d'exploitation.

Pour mémoire, la Région dispose d'outils de distribution et d'informations voyageurs via le partenariat Oûra. Les lignes de transport à la demande développées ou renforcées sur le périmètre de la Communauté de communes seront intégrées et valorisées dans le réseau régional. La Région n'interviendra pas financièrement sur des outils de services de distribution et d'information voyageurs en dehors des outils Oûra.

III.2. Programme de travail

Le territoire, et l'ensemble des acteurs de la mobilité souhaitent pouvoir expérimenter des solutions de mobilité « cousues main », et adaptées au contexte et aux spécificités locales et ultra-locales.

Ces expérimentations de « mobilités mixtes » peuvent relever des différentes catégories identifiées dans la présente convention : service à la demande de transport public de personnes ; renfort saisonnier ou desserte des stations, mobilités solidaires, mobilités partagées.

Le territoire souhaite être accompagné, techniquement et financièrement sur ces expérimentations de « mobilités mixtes » à vocation plurielle, adaptées aux spécificités locales.

Le souhait des acteurs, au travers de la mise en place des solutions de mobilité mutualisées, est une recherche d'efficacité et de rationalité dans les choix d'investissement, de fonctionnement et de gestion.

Le schéma directeur des mobilités s'appuiera sur ces expérimentations, vouées à être reproduites sur le territoire dans leur fonctionnement abouti le cas échéant.

IV. Promouvoir les services de transports scolaires

IV.1. Périmètres de l'intervention régionale

En dehors des ressorts territoriaux, la Région organise les transports scolaires. Ce service de première importance pour les habitants de la Communauté de communes **Cœur de Chartreuse** permet à chaque élève de fréquenter l'établissement scolaire de son secteur dans des conditions de qualité, de sécurité et de coût satisfaisants tant pour les familles que pour la Région et dans le respect du règlement régional des transports scolaires.

Dans l'attente des résultats du travail conduit sur l'harmonisation de la politique régionale en matière de transport scolaire, la Région entend maintenir les pratiques actuelles.

IV.2. Programme de travail

Le territoire **Cœur de Chartreuse** souhaite poursuivre l'organisation actuelle du transport scolaire et souhaite rester en lien avec les services de la région pour travailler au maintien de l'adéquation entre les besoins et l'offre mise en œuvre, et garantir les niveaux de service actuels.

V. Renforts saisonniers ou desserte des stations

V.1. Périmètres de l'intervention régionale

La maîtrise des questions de transport et de déplacement s'impose aux stations touristiques pour répondre de manière positive à l'évolution générale de la demande de la clientèle. En effet, l'accroissement de la fréquentation se traduit par un engorgement des infrastructures de circulation routière et des espaces publics :

- difficultés de circulation des véhicules individuels,
- encombrement des espaces publics et circulations piétonnes par des véhicules en stationnement,
- nuisances, pollution et dégradation de l'environnement, de l'ambiance et du paysage,
- paralysie des systèmes de transports collectifs.

La résolution de ces problèmes dépend de l'efficacité des politiques de maîtrise de la circulation automobile et des renforts de l'offre de transports publics pour la desserte des sites touristiques et les déplacements pendant les séjours.

A cet effet, la Région poursuit les dispositifs contractuels mis en place et notamment à travers les délégations de compétence.

V.2. Programme de travail

Le souhait est de préserver les Navette skibus mises en place par les communes dans l'intérêt de la continuité du service public, tel que le prévoit la LOM.

Le territoire Cœur de Chartreuse connaît une fréquentation massive, sur différentes saisons, et certains sites subissant une sur fréquentation qu'il est nécessaire de gérer notamment au travers de l'accès aux sites.

Pour des raisons environnementales, de sécurité d'accès et de nuisances locales (sonores, pollution, visuelles...), la CCCC souhaite permettre un accès à certains sites en mobilité alternatives. A ce titre, il s'agit en premier lieu de mener des expérimentations : desserte des sites via des navettes et parkings relai, expérimentation de lignes, modes alternatifs à la voiture individuelle...

A titre d'exemple, une expérimentation est prévue à l'été 2022 sur le site du Cirque de Saint Même, participant de l'événement « L'Heure du Climat », événement initié par la Présidence de la Convention Alpine.

L'expérimentation portera sur une journée, et ciblera notamment un accès en transport en commun, mis en œuvre ponctuellement, en provenance de villes-portes et à destination exclusive de ce site. L'objectif de l'expérimentation, au-delà de la sensibilisation et de la communication faite autour de l'évènement est d'en examiner la reproductibilité, et la faisabilité économique.

D'autres projets pourront être étudiés, adaptés à la dynamique touristique du massif et du territoire Cœur de Chartreuse, tels qu'un service de transport « grande traversée » du Massif, pour permettre un accès et un déplacement sans voiture sur la partie haute du territoire, y compris les modalités de desserte du « dernier kilomètre ».

Dans l'optique de limiter la sur fréquentation de certains sites touristiques majeurs du territoire, des propositions de transport pourront être étudiées depuis les pôles urbains (Chambéry et Grenoble par exemple), pour permettre l'accès aux sites au plus grand nombre des usagers. De tels projets seront à travailler en coopération technique et financière avec les territoires voisins.

Il s'agira également, en coopération avec les territoires concernés, de d'organiser des connexions avec les pôles touristiques des territoires voisins (Territoire du Lac d'Aiguebelette, Grésivaudan, Voiron...).

Par ailleurs, et comme le prévoit la LOM, la CCCC souhaite être associée à chaque renouvellement de marché publics de transport, à l'image de la prochaine refonte de l'offre de la ligne Transalitude, à l'occasion du renouvellement des marchés de la ligne (DSP).

VI Promouvoir l'aménagement d'arrêts de cars qualitatifs

L'aménagement et l'entretien des arrêts de cars tiennent une place primordiale pour un réseau de transport. Il importe en effet que la localisation, l'accessibilité, la sécurité des personnes, le confort ainsi que l'information dispensée aient fait l'objet d'un soin particulier dans l'aménagement, pour que ce point d'interface entre l'utilisateur et le service se révèle fonctionnel et opérationnel. Leur entretien assure alors la pérennité de ces objectifs d'optimisation.

VI.1. Périmètres de l'intervention régionale

Pour rappel, cette convention concernant une communauté de communes pour laquelle la Région est Autorité Organisatrice de la Mobilité Locale, l'ensemble des dispositifs décrits ci-après ne s'appliquent pas sur le territoire des autres AOM.

VI.1.1. Travaux de mise en sécurité – création et modification

La sécurité en transport est essentielle et plus particulièrement en matière de transport scolaire. Les statistiques nationales montrent que les accidents de transports scolaires les plus graves ont lieu au voisinage d'un point d'arrêt. Cela signifie qu'à partir du moment où un enfant ou un usager des transports collectifs arrivent à l'arrêt pour prendre son car et jusqu'à son entrée dans l'établissement scolaire, le souci de la sécurité doit être une priorité pour tous les acteurs impliqués.

C'est pourquoi la Région entend mettre en place une politique volontariste en la matière et propose de prendre en charge la sécurisation des arrêts de cars qui relèvent exclusivement de sa responsabilité quel que soit le gestionnaire de voirie concerné, ou sa situation en ou hors agglomération. Ainsi la Région interviendra à 100% sur les travaux de sécurisation.

La Région n'intervient pas sur les acquisitions foncières qui relèveront des communes ou de la Communauté de communes.

VI.1.2. Travaux de mise en accessibilité – création et modification

La mobilité, donc le transport, est essentielle au maintien de l'autonomie et de l'indépendance. Une bonne accessibilité conditionne notamment l'insertion éducative, professionnelle et sociale et permet de lutter contre les exclusions.

Les schémas directeurs d'accessibilité – agendas d'accessibilité programmée (SDA-Ad'AP ou Sd'AP) des services de transport ainsi que les agendas programmés d'accessibilité qui s'appliquent sur le territoire régional constituent des pièces maîtresses du dispositif. Aussi, la Région prévoit une prise en charge à 100% des travaux de mise en accessibilité des arrêts prioritaires dans la limite d'un plafond de 25 000 € HT par arrêt physique.

La Région n'intervient pas sur les acquisitions foncières qui relèveront des communes ou de la Communauté de communes.

VI.1.3. Mise en place de mobiliers

VI.1.3.1 Poteaux

La Région équipera, à ses frais, tout point d'arrêt relevant de sa compétence d'un modèle régional de poteau.

La Région n'intervient pas sur les acquisitions foncières qui relèveront des communes ou de la Communauté de communes.

Ce dernier a en effet été conçu pour permettre une perception optimale de l'information indispensable au voyage pour le plus grand nombre, y compris pour les usagers en situation de handicap.

VI.1.3.2 Abris voyageurs

La Région équipera tout point d'arrêt relevant de sa compétence d'un modèle régional d'abris voyageurs.

La Région n'intervient pas sur le financement de la dalle, ni sur les acquisitions foncières qui relèveront des communes ou de la Communauté de communes.

VI.1.4. Entretien des abris et poteaux

La Région prendra en charge à 100% l'entretien des abris et poteaux aux points d'arrêts qu'elle aura contribués à aménager et qui relèvent de sa compétence.

VI.2. **Programme de travail**

Plusieurs communes sont en cours de réflexion et ont déjà pu identifier des sites d'arrêts de cars et des aménagements nécessaires pour sécuriser et apaiser les lieux et les abords des établissements scolaires, notamment au regard de la circulation des bus scolaires.

Une modification locale des circuits et des aires de stationnement et retournement pourra être à étudier.

Les communes du territoire solliciteront les services de la Région pour envisager une réflexion sur ces problématiques.

La CCCC et les communes souhaitent pouvoir proposer aux services de la Région des adaptations ou des modèles d'abris voyageurs permettant d'intégrer des produits locaux (bois) et/ou de recyclage de matériaux (exemple : skis), répondant à la demande de visibilité de l'image de la Région, et concourant à une identification du territoire Cœur de Chartreuse.

VII. Acquisition de véhicules

VII.1. Périmètres de l'intervention régionale

La Région poursuit l'objectif d'un renforcement du verdissement du parc dans le cadre des contrats de transport qu'elle met en œuvre sur son réseau, au profit de la préservation de l'environnement sur les territoires.

La Région soutient également l'achat de véhicules propres par les acteurs publics locaux à travers différents dispositifs relevant soit de la politique mobilité, soit de la politique environnement-énergie.

Pour la politique mobilité :

Dans le cadre de services exercés en régie par la communauté de communes, la commune ou tout autre délégataire grâce à une délégation de compétences, la Région acquiert à ses frais un véhicule « propre » (électrique, GNV, hydrogène ...) et le met à disposition à titre gratuit du délégataire qui souhaite exercer un service et à qui la Région a donc délégué tout ou partie de sa compétence. Le délégataire peut également utiliser ce véhicule à des fins accessoires, au-delà du service de transport délégué. L'entretien et la maintenance du véhicule est à la charge du délégataire.

Pour la politique environnement-énergie :

- Soutien à l'achat de véhicules GNV et hydrogène : La Région intervient en soutien à l'achat de véhicules propres GNV ou hydrogène uniquement dans le cadre de projets globaux de territoires multi-acteurs permettant l'émergence de stations d'avitaillement. Les critères sont précisés dans les Appel à projet GNVolont'air territoires et Zero Emission Valley (ZEV).
- Dans le cadre de la convention air le cas échéant, à la carte, négociés territoire par territoire. Par exemple : achat de véhicules de type VL, VUL, PL, Trolley, bus (électriques mais aussi GNV, H2) et leurs infrastructures de recharge (élec, H2) ou d'avitaillement (gaz).

VII.2. Programme de travail

Certaines communes de Cœur de Chartreuse, notamment sur la partie montagne (Saint Pierre d'Entremont Savoie et Saint Pierre de Chartreuse) portent des projets d'acquisition de véhicules, pour du transport public solidaire ou partagé.

L'acquisition de ces véhicules constituera un support d'expérimentation de nouveaux services de mobilités sur le territoire, dont les besoins sont multiples.

Les différents modèles de mobilités expérimentés seront potentiellement amenés à être reproduits, avec l'acquisition de véhicules par d'autres communes ou acteurs de la mobilité.

Les communes sollicitent, pour des raisons techniques, un soutien pour l'acquisition de véhicules thermiques de dernière génération (absence de garage, exposition au froid des véhicules, autonomie moindre des véhicules en zone montagnaise, pas de station hydrogène à moins de 30 km).

Par ailleurs, une étude d'opportunité sera à mener, pour vérifier les potentialités d'équiper le territoire d'une station de recharge Hydrogène, et pour les collectivités de s'équiper d'un ou plusieurs véhicules hydrogène.

VIII. Promouvoir l'intermodalité entre les réseaux

L'objectif de développement d'une offre de transport public cohérente et globale sur l'ensemble du territoire de la Communauté de communes **Cœur de Chartreuse** implique le renforcement du partenariat entre les différentes Autorités Organisatrices de Mobilité du bassin de vie, en lien avec leurs exploitants, notamment dans les domaines de l'information voyageurs, des dessertes, des systèmes de distribution et tarifaires.

Si aucun autre réseau de transport public ne dessert le territoire de la Communauté de communes, l'intermodalité sera recherchée sur les territoires voisins. Conformément à la Loi, la coopération entre les réseaux de transport et la recherche d'une intermodalité optimale et fluide fera l'objet d'un contrat opérationnel de mobilité à l'échelle d'un bassin de mobilité dont l'objet sera d'articuler les actions mobilité entre les différentes AOM du bassin.

VIII.1. Périmètres de l'intervention régionale

Services aux voyageurs

Dans un souci de cohérence de l'action publique, le périmètre de l'intervention régionale se situe dans le partenariat Oûra, la Région Auvergne-Rhône-Alpes agissant de plein droit en tant qu'AOML du territoire et au nom de la Communauté de commune **Cœur de Chartreuse**.

Au travers d'Oûra, la Région Auvergne-Rhône-Alpes fédère les Autorités Organisatrices de Mobilité volontaires du territoire dans l'objectif de fluidifier les parcours voyageurs et d'offrir un bouquet de services de mobilité. Début 2021, le partenariat regroupe 41 partenaires et 55 réseaux de transport en commun (volumes évolutifs).

Cette coopération s'est notamment concrétisée par la mise en œuvre :

- de la carte Oûra, support commun aux réseaux de transports partenaires,
- d'un dispositif billettique mutualisé entre les partenaires,
- de tarifications multimodales avantageuses,
- d'un calculateur d'itinéraires régional,
- de médias communs, site web et applications mobiles.

La Communauté de Communes **Cœur de Chartreuse** est encouragée à valoriser les outils Oûra (site web, application mobile, calculateur d'itinéraires), qui renforcent l'offre de mobilité sur son territoire.

Contrat d'Aménagements de Mobilités Vertes

La Région encourage le développement de la pratique multimodale, le recours aux transports collectifs, au covoiturage, aux modes doux (mobilités vertes).

Au niveau des gares, haltes ferroviaires et gares routières :

Les opérations éligibles visent à améliorer, pour les usagers des transports régionaux :

- l'accès aux gares routières et aux gares et haltes ferroviaires : jalonnement, cheminements piétons et modes doux, parvis...
- l'intermodalité : stationnement tous modes (y compris les modes doux et les places dédiées au covoiturage), réorganisation des circulations et des arrêts...

- l'accueil, le confort, la sécurité, l'information et la sûreté des usagers : conditions d'attente, signalétique, information statique et dynamique, éclairage...,
- travaux d'embellissement et paysagers,
- travaux préparatoires.

L'aide de la Région est réservée aux projets d'investissement, y compris les frais d'études afférents.

La Région intervient sous la forme de subvention plafonnée :

- soit à 50 % maximum de la dépense subventionnable dans la limite d'un montant calculé selon la fréquentation attendue à l'issue du projet (900 € par voyage et par jour)
- soit à 50 % maximum de la dépense subventionnable dans la limite d'un montant maximum de 300 000 € HT

Le cas le plus favorable est retenu.

Au niveau des P+R et aires de covoiturages

La Région conduit une politique volontariste en matière de parcs-relais routiers et d'aires de covoiturages dans la mesure où ils contribuent à :

- modérer l'utilisation des voitures particulières (parking-relais et aires de covoiturage),
- améliorer la fréquentation des services de transports collectifs (parking-relais),
- limiter les émissions de gaz à effet de serre,
- développer de manière cohérente et coordonnée les politiques de déplacements avec celles portées par la Région.

Les opérations éligibles concernent les places de stationnements destinées au parking-relais et/ou aux aires de covoiturage au profit :

- du rabattement sur les lignes routières de compétence régionale (exercées en direct ou en délégation)
- des aires de covoiturage

La Région interviendra sous la forme d'une subvention à hauteur de 50 % maximum du coût, plafonnée à 900 € par place de stationnement matérialisée et dont l'usage au profit des usagers sera garanti dans la durée sur la base d'estimation des besoins partagés avec la Région.

VIII.2. Programme de travail

Le territoire, sur la base du schéma simplifié des mobilités, identifiera les aires de covoiturage les plus pertinentes à développer sur le territoire, pour faciliter et promouvoir la pratique du covoiturage, et faciliter et sécuriser l'usage du vélo (box à vélos sécurisés).

IX Promouvoir les services relatifs aux mobilités actives

Le vélo représente un outil de loisir important comme un moyen de transport au quotidien en développement. Sur de courtes distances, c'est un instrument efficace pour relever les défis environnementaux actuels et les nouvelles organisations du travail. Son usage reste encore aujourd'hui à développer en dehors des grandes agglomérations et métropoles du fait principalement du manque d'infrastructures et d'offres de service adéquates.

La Région et la Communauté de communes s'accordent pour développer l'usage du vélo seul, ou en lien avec les transports publics. Au vu de la stratégie locale portée par la collectivité, la Région délèguera la compétence à la Communauté de Communes, à la commune ou tout autre délégataire et soutiendra les actions déployées sur le territoire sur la base de ses modalités d'intervention.

IX.1. Périmètres de l'intervention régionale

A date, la Région intervient à la fois au titre de sa politique mobilité et de sa politique de développement des Véloroutes Voies Vertes en :

- Soutenant la sécurisation du stationnement des vélos en gare facilitant ainsi l'usage combiné des trains/cars et du vélo (service TER + vélo)
- Accompagnant les projets au travers des Contrats d'Aménagements de Mobilités Vertes (CAMV)
Dans son volet dédié aux abords des gares et des haltes ferroviaires et routières, le CAMV est un dispositif régional qui permet d'accompagner les collectivités dans l'aménagement de ces espaces.
Il vise notamment à améliorer et développer les accès au site, les équipements d'intermodalité et de services aux voyageurs. Dans ce cadre, les dépenses relatives au stationnement des vélos (arceaux, abris, consignes) et les cheminements cyclables à proximité immédiate de la gare sont éligibles, mais ce dans le cadre d'un projet global d'aménagement et dans le respect des plafonds de financements régionaux (voir article 7) :
 - Aménagements cyclables d'accès au réseau de transport régional de voyageurs
 - Vélostations dans les points d'accès au réseau régional de voyageurs
- Soutenant le développement du vélotourisme par un financement des véloroutes voies vertes (VVV), contribuant ainsi à l'aménagement des axes structurants du réseau cyclable :
 - Soutien à l'aménagement des itinéraires prioritaires (politique environnement) ;
 - Portage de la maîtrise d'ouvrage pour les situations complexes sur les itinéraires structurants et les sites touristiques emblématiques (politique mobilité) ;
 - Soutien aux projets de mise en tourisme de ces itinéraires (aires de services, parkings, mobiliers agréments, développement des services à la clientèle, hébergements légers (politique tourisme) ;
- Favorisant l'aménagement d'itinéraires et d'infrastructures locaux dans le cadre des contrats territoriaux négociés avec les collectivités (Contrat Ambition Région, CPER, autres contrats - politique aménagement du territoire).

Quel que soit le dispositif régional mobilisé, l'entretien régulier et la maintenance régulière de l'aménagement seront pris en charge par la Communauté de Communes, la commune ou tout autre délégataire. Ce dernier s'engage notamment à réaliser les balayages réguliers nécessaires et à procéder à la réparation des désordres de surface de la bande de roulement.

Les services de mobilité active mis en œuvre par la Communauté de communes, la commune ou tout autre délégataire pourront faire l'objet d'une intégration dans les outils Oûra, et notamment sur les futurs site web et application mobile, intégration pouvant aller de l'information voyageurs seule jusqu'à la redirection vers les services de réservation.

IX.2. Programme de travail

Un Schéma directeur vélo est actuellement mené par le Parc naturel régional de Chartreuse. Le périmètre de l'étude recouvre entièrement le territoire de Cœur de Chartreuse : stratégie de la mobilité vélo ; hiérarchisation et proposition d'aménagements cyclables et de stationnements pour l'usage de la mobilité locale, en travaillant en compatibilité avec les mobilités touristiques.

Ce document cadre conduit en 2021, sera le support de la mise en œuvre par la suite d'études pré-opérationnelles pour des aménagements plus localisés.

Les acteurs du territoire Cœur de Chartreuse considèrent que la pratique locale du vélo, par les habitants et les usagers du territoire, dans les besoins et les usages du quotidien, conforte et renforce le travail en cours pour faire de Cœur de Chartreuse une destination vélo.

Les aménagements et les services mis en œuvre pour faciliter la mobilité du quotidien viendront renforcer l'adéquation avec l'image d'une destination vélo.

Par ailleurs, si le Vélo est un mode de déplacement et de mobilité adapté au territoire, il n'en reste pas moins contraint par la morphologie des lieux et les freins naturels à la pratique du plus grand nombre (cols, pentes, gorges...).

Dans ce contexte, le VAE, facilitateur de la mobilité vélo, devient un mode de déplacement à part entière, adapté aux exigences géographiques du territoire.

Le territoire souhaitera s'équiper de VAE, avec l'aide financière de la Région, et expérimenter différentes formes de mise de services : VAE solidaires, VAE à destination de la mobilité Jeunes, VAE à destination des salariés d'entreprises pour expérimenter l'usage du vélo sur du trajet domicile travail...

Par ailleurs, le territoire Cœur de Chartreuse, en partenariat avec le territoire de l'Avant Pays Savoyard, a candidaté pour porter un tronçon de la Voie des 5 Lacs, reliant le Lac Léman au Lac de Paladru, et porté en maîtrise d'ouvrage par la Région. Le territoire renouvelle ici sa candidature dans cet axe structurant de l'offre cyclable.

X. Promouvoir les services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur

La mobilité pendulaire génère des problèmes de saturation des accès routiers en heure de pointe dans les territoires irrigués par les agglomérations et les métropoles. Cette augmentation des déplacements quotidiens génère également des émissions accrues de gaz à effet de serre (GES). Les transports collectifs réguliers ou à la demande ne peuvent répondre à tous les besoins de mobilité des habitants de la région. Il convient donc de créer les conditions favorables à un usage partagé de l'automobile, par de l'autopartage ou par du covoiturage.

X.1. Périmètres de l'intervention régionale

Autopartage :

La Région, au titre de la politique mobilité, apporte son aide à une Communauté de Communes désireuse de déployer un service d'autopartage.

Dans le cas où des opérateurs mettent à disposition leur réseau et leurs équipements (centrale de réservation, entretien des véhicules...), les aides financières de la Région doivent permettre d'encourager ces opérateurs d'autopartage à développer leur offre sur le territoire de la collectivité.

La Région soutient 50% des coûts pour la Communauté de communes :

- Des études techniques visant par exemple, en lien avec l'opérateur d'autopartage :
 - A déterminer le nombre et la localisation des emplacements de stationnement des véhicules ;
 - A définir la nature des travaux à réaliser pour aménager ces emplacements ;
 - A définir le(s) type(s) de véhicule(s) à mettre en autopartage ;
- Des travaux d'aménagement des emplacements (mise en place de la signalétique, d'arceaux, de bornes de recharge électrique...);
- De l'acquisition de véhicules thermiques et électriques ;
- Des dispositifs incitatifs de mise à disposition des véhicules de particuliers pour de l'autopartage.

Le plafond de l'aide est de 100 000 € en investissement pour la durée de la convention.

Covoiturage :

La Région apporte son aide à la Communauté de Communes pour développer et promouvoir la pratique du covoiturage du quotidien sur son territoire, grâce à la plateforme publique régionale de covoiturage MOV'ICI (site internet, site mobile et application) que la Région met gratuitement à disposition de la Communauté de Communes.

Les employeurs, partenaires ou collectivités du territoire, ont la possibilité de créer gratuitement des communautés en ligne sur MOV'ICI, pour animer le covoiturage.

L'aide financière apportée par la Région comprend :

- Les coûts de développement, d'hébergement et de maintenance de la plateforme régionale de covoiturage MOV'ICI

- La mise à disposition de différents supports et outils de communication et d'animation, gratuits et personnalisables pour la plupart (insertion d'un ou plusieurs logos)
- Un accompagnement à la création des communautés de covoitureurs et à la mise en place des animations auprès de ces communautés (2 jours maximum par communauté)

La Communauté de communes s'engage à promouvoir le covoiturage sur son territoire à travers ses canaux de communication en utilisant les kits MOV'ICI mis à disposition par la Région. Elle prend en charge les coûts éventuels de ses animations, ainsi que les frais d'impression des supports de communication et d'animation mis à disposition

Autres dispositifs de covoiturage que MOV'ICI :

Concernant les autres dispositifs de covoiturage, tels que les lignes de covoiturage ou l'autostop organisé, la Région pourra apporter une aide financière qui relève du soutien à l'ingénierie (article XIII).

X.2. Programme de travail

Le Parc naturel régional de Chartreuse a mené un travail d'identification des besoins d'une part et des leviers d'action d'autre part pour mettre en œuvre les mobilités partagées. Le territoire envisage de mener plusieurs actions visant à mutualiser l'utilisation des véhicules sur le territoire.

Il souhaite mener plusieurs actions d'autopartage et explorer cette solution de manière la plus large et flexible possible. Les actions consacrées à cette thématique pourront concerner plusieurs types de propriétaires (particuliers, associations, entreprises, collectivités, etc.) et pourront prendre différentes formes d'organisation et de fonctionnement (ex : opérateur type Citiz, accompagnement à la création de groupes d'autopartage)

Le Parc naturel régional de Chartreuse, syndicat mixte, qui intègre l'ensemble du périmètre de la CCCC travaille au développement de nouvelles solutions de mobilité.

Dans ce contexte, le territoire souhaite poursuivre la sensibilisation à la pratique de l'autostop organisé en animant le dispositif Rezo Pouce conjointement déployé par la CCCC et le PNR Chartreuse.

Plusieurs initiatives de réseaux de covoiturage se sont développées ou sont en cours de réflexion sur plusieurs communes du territoire. Il est donc envisagé de poursuivre à accompagner, valoriser et communiquer sur ces initiatives micro locales qui constituent des offres de covoiturage complémentaires à l'offre de covoiturage régionale MOVICI.

Concernant les dispositifs régionaux existants (MOVICI, OURA), le territoire et l'ensemble des acteurs de la mobilité souhaitent, en tant qu'usagers de ces dispositifs, contribuer à leur évolution en proposant des pistes d'améliorations lors de phases de concertation dédiées par exemple.

XI Promouvoir les services de mobilité solidaire

Dans un contexte de croissance des disparités sociales et spatiales, d'étalement urbain et d'augmentation de la distance entre habitat et emploi, la question de l'accessibilité de tous à la ville et à ses services est posée, notamment pour les personnes à plus faible revenu ou en situation de handicap.

Le souci d'équité est posé ici comme une priorité de l'action conjointe de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et de la Communauté de communes à conduire en partenariat avec les autorités compétentes et en cohérence avec la demande potentielle.

XI.1. Périmètres de l'intervention régionale

Accessibilité

En tant que chef de file des Schémas Directeurs d'Accessibilité – Agendas d'Accessibilité Programmée des services de transport régional de voyageurs Auvergne et Rhône-Alpes, la Région cofinance des travaux de mise en accessibilité du périmètre ferroviaire des gares prioritaires et des arrêts de car et finance la totalité des travaux de mise en accessibilité des arrêts de car (voir article XI.1.2)

Afin de garantir une continuité dans la chaîne de déplacement aux personnes en situation de handicap entre la gare, son parvis et les espaces publics communaux ou d'intérêt communautaire, la Communauté de Communes ou ses communes membres s'engagent à réaliser les aménagements nécessaires.

Les tarifications solidaires

Pour garantir une offre de mobilité aux populations défavorisées financièrement et/ou en situation de handicap, la Région met en œuvre depuis longtemps une politique tarifaire adaptée, notamment pour les personnes qui ne peuvent pas bénéficier de la prise en charge employeur. Pour le réseau TER, la Région prévoit ainsi deux principaux tarifs au sein de sa gamme « illico » :

- Illico Solidaire est une carte réservée aux personnes en recherche d'emploi, en insertion professionnelle, en contrat aidé, aux demandeurs d'asile... Elle offre 75 % de réduction sur l'achat de billets TER¹ pour des parcours internes au périmètre TER Auvergne-Rhône-Alpes (incluant Mâcon et Genève).
- Illico Mobilité est une carte réservée aux personnes titulaires de l'AAH ou d'une pension d'invalidité dont les revenus annuels n'excèdent pas 80 % du SMIC. Elle offre 90 % de réduction sur l'achat de billets TER¹ pour des parcours internes au périmètre TER Auvergne-Rhône-Alpes (incluant Mâcon et Genève).

XI.2. Programme de travail

Le territoire, et l'ensemble des acteurs de la mobilité, souhaitent pouvoir expérimenter des solutions de mobilité « cousues main », et adaptées au contexte et aux spécificités locales et ultra-locales.

¹ Billets valables sur les trains et cars TER et les Cars Région (lignes 13, 25, 33, 36, 71, 73, 74, 75 et 76 à tarification TER).

Ces expérimentations de « mobilités mixtes » peuvent relever des différentes catégories identifiées dans la présente convention : service à la demande de transport public de personnes ; renfort saisonnier ou desserte des stations, mobilités solidaires, mobilités partagées.

Le territoire souhaite être accompagné, techniquement et financièrement sur ces expérimentations de « mobilités mixtes » à vocation plurielle, adaptées aux spécificités locales.

Le souhait des acteurs, au travers de la mise en place des solutions de mobilité mutualisées, est une recherche d'efficacité et de rationalité dans les choix d'investissement, de fonctionnement et de gestion.

Le schéma de mobilité simplifié portera une attention accrue à la mobilité des Jeunes sur le territoire et permettra d'identifier le panel des solutions à destination des jeunes du territoire, et de les dimensionner, en mobilités internes et externes.

Ce document sera également attentif à la mobilité des autres publics vulnérables, en « précarité de mobilité » (personnes âgées, personnes non véhiculées, situation de précarité énergétique, PMR...), et permettra d'identifier le panel des solutions, en mobilités internes et externes.

Le schéma directeur des mobilités s'appuiera sur les expérimentations menées, vouées à être reproduites sur le territoire dans leur fonctionnement abouti.

XII Sensibiliser aux changements de comportement et promouvoir le report modal

En Auvergne-Rhône-Alpes, la voiture particulière assure 2 déplacements sur 3 dont ¼ font moins de 3 kms. Chaque jour, 2,3 millions d'actifs parcourent 50 millions de kms pour aller travailler. 8,7 km en moyenne séparent les habitants de leur lieu de travail, 75% des trajets domicile-travail sont effectués en voiture et le nombre moyen de personnes par voiture est de 1,04 (« autosolisme »). Enfin, 28% des déplacements sont réalisés sur les heures de pointe.

Le coût de ces pratiques sur l'environnement est élevé. Dans ce contexte, la Région Auvergne-Rhône-Alpes a mis en œuvre depuis 2011 un outil de sensibilisation aux changements de comportement pour accompagner ses politiques de développement des réseaux, des infrastructures et des services de mobilité : le Challenge Mobilité régional. La Région soutient également les projets collectifs de plans de mobilité d'entreprises.

XII.1. Périmètres de l'intervention régionale

Le Challenge Mobilité

Il s'adresse aux entreprises et aux salariés. Le temps d'une journée chaque année, habituellement début juin, par un évènement ludique et convivial, les salariés sont sensibilisés et invités à tester d'autres modes de déplacements plus sûrs, plus économiques et moins polluants que l'usage individuel de la voiture pour les trajets domicile-travail. Pour cela, les employeurs (entreprises de toute taille, TPE, PME, grands groupes, collectivités, administrations, associations) s'inscrivent et animent en interne cet évènement qui s'inscrit en particulier dans les démarches RSE des entreprises.

Evènement fédérateur, il permet d'animer sur un territoire la thématique mobilité et de faire la promotion de l'ensemble des réseaux de transport en commun et des services de mobilité.

Ce dispositif mis gratuitement à disposition par la Région propose des outils de communication et d'animation et des relais locaux pour animer localement le dispositif. A l'occasion du Challenge, la Région propose également des promotions tarifaires sur les réseaux de transport en commun et les services de mobilité régionaux qui desservent le territoire

A la suite du challenge, des classements en plusieurs catégories sont établis et des remises de prix sont effectuées lors de cérémonies pour valoriser les établissements lauréats et l'ensemble des partenaires institutionnels et économiques du territoire : une remise de prix régionale et des remises de prix locales (principalement à échelle départementale ou métropolitaine).

Le succès du challenge repose sur son animation locale par les partenaires institutionnels dont le rôle et les services de mobilité sont valorisés à cette occasion.

Dans cette optique, la Communauté de communes s'engage à être un partenaire actif du Challenge Mobilité régional sur son territoire en :

- S'inscrivant en tant qu'employeur pour la participation de ses agents (nécessite la désignation d'un référent et de l'animation interne)
- Faisant la promotion de l'évènement auprès de son tissu économique local (par exemple par une communication institutionnelle sur tous supports pertinents dans le respect de la charte graphique de l'évènement)

XII.2. Programme de travail

La CCCC et le PNRC sont déjà engagés dans la journée de la mobilité et souhaitent dynamiser cette journée et cet événement pour la généraliser à l'ensemble des collectivités et acteurs du territoire (associations, centre social, entreprises...).

XIII Aide à l'ingénierie

Afin d'adapter les services aux besoins de déplacements tout en maîtrisant les coûts et en relevant les défis de la mobilité durable, la Région entend assister les communes et les EPCI sur le plan de l'ingénierie et sortir ainsi d'une logique d'appel à projet en favorisant l'émergence des projets initiés localement.

XIII.1. Périmètres de l'intervention régionale

Au-delà des études préalables au développement de projets dans les thématiques décrites aux articles précédents, l'aide régionale consiste en la mobilisation des forces vives de l'administration régionale et porte sur les champs suivants :

- L'ingénierie de projet qui permet de mettre en place la gouvernance et les techniques adaptées, apporte de la méthodologie dans la démarche de projet (mode projet, atelier, cadrage des études, ...), permet d'identifier les besoins en compétences ou expertises pour conduire le projet, facilite la réponse en amont aux appels à projets et parfois inaccessibles aux territoires dépourvus d'ingénierie et ne disposant pas des éléments de projet pour répondre dans des délais très contraints ;
- L'ingénierie administrative qui concerne l'accompagnement des projets nécessitant d'organiser et de coordonner la réponse des services publics et des opérateurs ;
- L'ingénierie réglementaire et juridique, l'expertise juridique disponible dans les services et réseaux de la Région pouvant être mobilisée, notamment pour les projets innovants ;
- L'ingénierie financière visant à identifier les sources de financement possibles dans la conduite de projets ;
- L'ingénierie d'accompagnement de mise en œuvre des politiques de mobilité qui sont à vocation partenariale et mobilisent les services de la Région pour contribuer à l'animation et à la coordination des partenaires.

En aucun cas, la Région ne financera de postes d'animateurs ou techniciens des acteurs publics locaux.

Si la Communauté de communes exprime un besoin d'étude globale, la Région recherchera les financements régionaux à mobiliser en subvention pour la soutenir.

XIII.2. Programme de travail

Sur la base des diagnostics et études précédemment menées sur le territoire, sur la base du schéma directeur vélo porté par le PNRC, la CCCC souhaite se doter d'un schéma simplifié des mobilités, qui constitue le projet politique de la mobilité du territoire et qui sera de fait un axe central de la présente convention, et de ses avenants à venir.

La CCCC souhaite être accompagnée financièrement et techniquement dans le cadre de la présente convention, pour l'élaboration et le suivi de son schéma simplifié des mobilités, et par la suite pour les études complémentaires pré-opérationnelles qui pourront s'avérer nécessaires.

Pour le suivi et l'animation de la présente convention, et la mise en œuvre des conventions de délégations ou des conventions de partenariat, la CCCC souhaite être en échange régulier et constructif avec un interlocuteur technique identifié au sein des services de la Région, agissant en tant qu'appui technique avec une expertise de proximité, comme précisé dans les échanges préparatoires.

D'autre part, la Communauté de communes Cœur de Chartreuse affirme que le développement des mobilités locales à l'échelle du territoire Cœur de Chartreuse, nécessite de l'animation dans la durée, le pilotage des études à commencer par le suivi de l'élaboration du schéma simplifié des mobilités, la coordination des initiatives et la co-construction des partenariats avec les territoires voisins, les institutions...

Sans avoir in fine la compétence mobilité, la collectivité doit se doter de cette capacité d'animation, coordination et suivi. C'est la condition de réussite d'un développement rationnel et organisé des mobilités, qui demeure l'ambition du territoire.

La Communauté de communes Cœur de Chartreuse appelle à ce que cet accompagnement des territoires les moins dotés en ingénierie soit entendu et rendu effectif par un soutien financier de la Région Auvergne Rhône Alpes.

XIV. Communication et mention de l'aide de la Région

Les moyens et actions relatives à l'ensemble des mobilités soutenus par la Région devront répondre aux obligations de communications qui seront précisées dans les conventions (panneau d'affichage des projets, livrées du matériel roulant ...).

Toute communication écrite, digitale ou audiovisuelle devra faire mention du soutien de la Région en comportant les éléments de la charte graphique régionale en vigueur fournie par la Région.

Chaque fois que la Communauté de communes ou tout autre délégataire de la Région organisera un événementiel (ex : pose de la première pierre, inauguration, remise d'un équipement, exposition, portes ouvertes, conférence de presse, etc...), il associera la Région à son organisation (fixation de la date, etc...).

XV. Durée de la convention

La présente convention entrera en vigueur à compter de la date de signature la plus tardive, pour une durée de 6 ans.

La convention est reconductible tacitement, une fois, pour une durée équivalente à la première période.

Chacune des parties a la possibilité de dénoncer la convention, tous les ans, à la date anniversaire de la signature de la convention, avec un pré-avis de 6 mois.

XVI. Dispositions générales

Modification de la convention

Toute modification de la présente convention s'effectuera par avenant, signé par les parties, dont le contenu aura été préalablement approuvé d'une part par le Conseil régional ou la Commission permanente de la Région et d'autre part par le Conseil communautaire.

Sort des engagements contractuels existants

La Région s'engage à mener à son terme toute convention signée dans le cadre d'un dispositif préexistant et modifié par le nouveau cadre d'intervention de la Région.

XVII. Règlement des litiges - Responsabilité

A défaut d'accord amiable, le tribunal compétent est le tribunal administratif territorialement compétent.

Pour la Région Auvergne-Rhône-Alpes,

Pour la Communauté de communes

Le Président,

La Présidente,