Convention de coopération en matière de mobilité

Conclue

Entre la Région Auvergne-Rhône-Alpes, Autorité Organisatrice de la Mobilité Locale sur le territoire de la Communauté de Communes du Pays de Montfaucon

Et la Communauté de Communes du Pays de Montfaucon

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 du Pays de Montfaucon 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 du Pays de Montfaucon 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.

I. Gouvernance

Sur proposition de la Région, la Communauté de Communes du Pays de Montfaucon 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 du Pays de Montfaucon 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 à 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 couts additionnels des évolutions (déductions faites des recettes)

Pour mémoire, la Région dispose d'outils de distribution et d'information voyageurs via le partenariat Oùra. 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

- Une étude d'opportunité et de faisabilité pour la mise en place d'une offre de service en transports collectifs a été mené à l'échelle du PETR de la Jeune Loire en 2018. Cette étude a permis de donner un aperçu de l'offre existante et d'exprimer les enjeux de la Jeune Loire en matière de desserte en transports en commun. Les besoins ont ainsi pu être hiérarchisés ce qui a conduit à la présentation de plusieurs scénarios de desserte. Ce qui a été exprimé à l'issue de cette étude c'est la volonté unanime de travailler, en priorité, avec la Région, à l'amélioration de l'offre existante dont le maillage a du sens mais dont le cadencement ne couvre que partiellement les besoins de la population. La réflexion autour de la création de nouvelles lignes reste également ouverte,
- Chaque année, une discussion interviendra sur ce sujet lors du comité de partenaires,
- D'autres opérations pourront faire l'objet d'avenants à la présente convention après échanges entre les parties et notamment durant les instances de concertation prévues au I.

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 sont soucieuses de répondre à ces interrogations et d'engager la réflexion et/ou les moyens qu'il parait 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 VII. 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 Oùra. 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 Oùra.

III.2. Programme de travail

- Une étude de faisabilité pour la mise en place d'une offre de transport à la demande (TAD) a été réalisé en 2012 à l'échelle du PETR de la Jeune Loire. Cette étude a permis de comprendre les enjeux en matière de mobilité et les besoins très spécifiques des publics-cible du TAD : personnes âgées, personnes en insertion, jeunes.
  Cette étude a débouché sur la présentation de 2 scénarios de desserte, l'un a minima, le second correspondant à une couverture complète des besoins exprimés. Cette étude, bien que plus ancienne, reste pertinente dans l'identification des enjeux de mobilité, des besoins de déplacement des publics-cible et dans la priorisation des secteurs de desserte. Par ailleurs, la perspective d'expérimentation de services de TAD est un axe de travail que de nombreux élus souhaitent explorer,

- La Communauté de Communes souhaite travailler sur une réflexion concernant la mise en place d'un transport à la demande sur son territoire pour des besoins ciblés (et non pas généraux) : trajet jusqu'aux marchés du territoire (Dunières : vendredi, Montfaucon : mercredi, et Riotord : vendredi), desserte médicale...
  Sur ce dernier point, une réflexion pourra intervenir en termes de chèques-transports, afin de pallier le coût éventuel d'un transport à la demande en direction d'agglomérations plus lointaines. Le rabattement vers les sevices de transport collectif existants sera recherché autant que possible toutefois.
- D'autres opérations pourront faire l'objet d'avenants à la présente convention après échanges entre les parties et notamment durant les instances de concertation prévues au I.

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 du Pays de Montfaucon 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

- La Communauté de Communes est autorité organisatrice de second rang en matière de transport scolaire, et a signé de ce fait une convention avec la Région,
- La Communauté de Communes souhaite qu'il soit effectué chaque année une analyse des circuits de ramassage scolaire existant afin d'optimiser leur fonctionnement (trajets, arrêts, horaires...) dans l'intérêt du territoire et de ses usagers. Cette analyse pourra conduire à solliciter la création de nouveaux circuits, dans le respect du règlement régional des transports scolaires,
  Cette analyse sera réalisée chaque année, en mars-avril ; elle associera la Communauté de Communes, la Région et éventuellement les transporteurs exploitant les lignes.
  Elle permettra de préparer la rentrée de septembre de l'année N pour les contrats en cours, et la rentrée N+1 pour les contrats à renouveler,
- D'autres opérations pourront faire l'objet d'avenants à la présente convention après échanges entre les parties et notamment durant les instances de concertation prévues au I.

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

Sans objet : la Communauté de Communes n'est pas concernée par ce sujet.

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'usager 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

- La Communauté de Communes souhaite que l'installation d'abris ou l'aménagement des arrêts soient étudiés en fonction des demandes locales, et en lien direct avec les Communes concernées (dont certaines ont déjà passé commande).
- D'autres opérations pourront faire l'objet d'avenants à la présente convention après échanges entre les parties et notamment durant les instances de concertation prévues au I.

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 », au plus de 22 places assises passagers (électrique, GNC, 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

- Le PETR de la Jeune Loire porte depuis 2017 un programme d'actions en faveur de l'expérimentation de solutions de mobilités alternatives. Dans le cadre de ces travaux, un intérêt a été exprimé pour la mise en place de solutions de transport à la demande (TAD). La mise à disposition de véhicules « propres » dans le cadre de cette convention va dans le sens des besoins exprimés localement.
- La Communauté de Communes souhaiterait pouvoir réfléchir à la mise en place d'une solution de transport à la demande avec deux véhicules mis à disposition par la

Région. La Communauté de Communes souhaiterait en outre échanger avec la Région sur la possibilité de mutualiser ces véhicules avec d'autres besoins du territoire : prêt à des associations sportives (déplacements sportifs le week-end), déplacements centres de loisirs durant les vacances scolaires notamment,...

- D'autres opérations pourront faire l'objet d'avenants à la présente convention après échanges entre les parties et notamment durant les instances de concertation prévues au I.

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 du Pays de Montfaucon 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 Oùra, la Région Auvergne-Rhône-Alpes agissant de plein droit en tant qu'AOML du territoire et au nom de la Communauté de Communes du Pays de Montfaucon.

Au travers d'Oùra, 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 Oùra, 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 du Pays de Montfaucon est encouragée à valoriser les outils Oùra (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

- Une étude de définition d'un schéma des aires de covoiturage a été réalisé en 2011 à l'échelle du PETR de la Jeune Loire. Elle a permis l'aménagement de 9 aires, à la fois sur des lieux où une pratique sauvage avait été identifiée, mais aussi sur des lieux présentant un intérêt au regard de leur positionnement stratégique. D'autres aires ont été aménagées depuis, toutes affichent un taux de remplissage moyen supérieur à 90 % témoignant de l'engouement pour cette pratique localement. Fiers de cette dynamique, les élus restent très attentifs aux besoins exprimés en matière d'aménagement ou d'extension de nouvelles aires.

- La Communauté de Communes souhaite (en lien avec la Région et le PETR) renforcer la communication et l'information autour de la présence des aires de covoiturage sur son territoire aménagées par ses Communes membres. A noter que la Communauté de Communes soutiendra financièrement la réalisation de nouvelles aires de covoiturage par ses Communes membres, ou leurs meilleurs signalisation ou aménagements. La Communauté de Communes ou les communes pourront également demander à bénéficier d'un financement régional à travers un Contrat d'Aménagement de Mobilité Verte.
- La Communauté de Communes n'ayant pas de gare (ni ferroviaire ni routière) sur son territoire, n'est pas concernée par les autres points de ce paragraphe.
- D'autres opérations pourront faire l'objet d'avenants à la présente convention après échanges entre les parties et notamment durant les instances de concertation prévues au I.

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 déléguera 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

Sur l'ensemble du territoire Auvergne-Rhône-Alpes, 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) ;

Lorsque la Région est AOML elle accompagne les territoires sur le développement des pratiques du vélo au quotidien et complète et abonde ses dispositifs actuels autour :

- Des aménagements cyclables :
    - Accompagnement à hauteur de 50 % des investissements de tout projet complet déposé au plus tard le 1er septembre 2022, dans le cadre du plan de relance. Le montant total de l'enveloppe est de 5 M€, avec un plafond de 100 000 € HT par EPCI. Pour les exercices 2023 - 2027 les dispositions seront complétées au regard des inscriptions au volet mobilité du CPER.
    - Installation d'arceaux pour accrocher les vélos aux points d'arrêt du transport scolaire, des lignes régulières et du transport à la demande avec une prise en charge à 100 %.
- De la lutte contre le vol :
    - Encourager les collectivités à augmenter l'offre de stationnement des vélos, sur leur périmètre, en finançant à hauteur de 80% leurs investissements pour tout projet complet déposé au plus tard le 1er septembre 2022, dans le cadre du plan de relance. Les CAMV sont amendés en conséquence. Pour les exercices 2023-2027 les dispositions seront complétées au regard des inscriptions au volet mobilité du CPER.
    - Encourager les communes et communautés de communes à compléter les dispositifs de vidéoprotection, en finançant à hauteur de 80 % leurs investissements de tout projet complet déposé au plus tard le 1er septembre 2022, dans le cadre du plan de relance. Plafond de 15K€ par caméra ou 50 K€ par gare en cas d'installation en gare. Pour les exercices 2023 - 2027 les dispositions seront complétées au regard des inscriptions au volet mobilité du CPER.

- De l'incitation à l'usage du vélo :
    - Soutien financier à l'achat de vélos à assistance électrique ou hydrogène et de vélos classiques destinés à des déplacements du quotidien autres que des motifs loisirs. Les aides attribuées aux communes et communautés de communes qui acquièrent et gèrent les flottes sont de 50 % d'un montant plafond de 50 000 € HT, par territoire d'EPCI.
    - Aide aux communes et communautés de communes pour l'acquisition et la mise en œuvre de vélobus ou de vélibus pour l'organisation du transport scolaire avec la prise en charge de 50% des coûts d'acquisition pour les services à moins de 3 kilomètres et hors frais d'entretien et de personnel.

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 Oùra, 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

- Dans le cadre du programme d'actions du PETR Jeune Loire en faveur de l'expérimentation de solutions de mobilités alternatives, il a été exprimé le souhait de travailler en faveur du développement de la pratique du vélo. Cette volonté, bien qu'embryonnaire, - qui peut se traduire de différentes façons, de la prise en compte de l'usage du vélo dans les aménagements urbains au soutien financier à l'acquisition – est en accord avec les dispositifs de soutien identifiés dans la présente convention.
- La Communauté de Communes souhaite devenir un territoire de référence au niveau régional des véloroutes et voies vertes :
    - La Communauté de Communes est traversée par la Via Fluvia « véloroute entre Loire & Rhône » (dont elle assure le portage administratif de la promotion et communication touristique financé en partie par la Région via le Massif Central) :
        - La Communauté de Communes souhaite que le passage du Tracol (seul point du tracé non aménagé actuellement), et qui relève de la Région, soit réalisé dans les meilleurs délais et avec le meilleur niveau qualitatif en termes d'aménagement dans l'intérêt de tous les types d'usagers.
        - La Communauté de Communes souhaite développer l'usage quotidien (et pas uniquement touristique) de cette voie, notamment dans le cadre des trajets domicile – travail en période estivale.
        - La Communauté de Communes souhaite étudier les possibilités de raccordement (en chemin cyclable) à la Via Fluvia des Communes de son territoire non traversées par cette voie verte.
    - La Communauté de Communes souhaite être un acteur volontariste dans les projets de véloroute – voie verte environnant pouvant potentiellement se raccorder à la Via Fluvia :
        - Réalisation d'une voie verte sur la voie SNCF reliant Firminy à Dunières :
            - La Communauté de Communes souhaite être intégrée à l'étude de pré-faisabilité à lancer vraisemblablement par les Départements de la Loire et de la Haute-Loire, en partenariat étroit avec la Région.
            - La Communauté de Communes souhaite que soit prise en compte la présence du Vélorail du Velay sur une partie du tracé (Lichemialle – Dunières) et que soit étudiée la possibilité

de trouver un itinéraire alternatif à la voie ferrée (soit en parallèle de la voie, soit un tracé autre).

- Réalisation d'une véloroute - voie verte sur la Communauté de Communes du Haut-Lignon (du Chambon-sur-Lignon à Tence, voire Chenereilles) :
  - La Communauté de Communes souhaite être intégrée aux réflexions sur ce projet, en partenariat étroit avec la Région, notamment au niveau du raccordement éventuel de cette véloroute – voie verte à la Via Fluvia.

- La Communauté de Communes souhaite s'impliquer dans le futur Schéma Départemental Cyclable du Département de la Haute-Loire afin d'améliorer la desserte cyclable sécurisée du territoire (à la fois les connexions intercités et les circulations à l'intérieur des plus gros centres-bourgs du territoire).
- La Communauté de Communes souhaite favoriser l'émergence sur son territoire d'offres privées de location de matériels de mobilités actives : vélos, vélos électriques, trottinettes électriques…
- D'autres opérations pourront faire l'objet d'avenants à la présente convention après échanges entre les parties et notamment durant les instances de concertation prévues au I.

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

- Dans le cadre du programme d'actions en faveur de l'expérimentation de solutions de mobilités alternatives déployé à l'échelle du PETR de la Jeune Loire, une solution d'auto-stop organisé (ou covoiturage spontané), baptisée Mobi'Pouce, a vu le jour en septembre 2019.
  L'objectif du dispositif est de redonner envie de faire de l'auto-stop en sécurisant la pratique par la constitution d'une communauté de membres (au nombre de 450 en mars 2021) et la création de 140 arrêts identifiés et sécurisés garantissant un maillage très fin du territoire. Par ailleurs, la création d'une identité visuelle très forte associée à une communication de longue traine a permis une identification importante du dispositif localement.
- Une étude de définition d'un schéma des aires de covoiturage a été réalisé en 2011 à l'échelle du PETR de la Jeune Loire. Elle a permis l'aménagement de 9 aires, à la fois sur des lieux où une pratique sauvage avait été identifiée, mais aussi sur des lieux présentant un intérêt au regard de leur positionnement stratégique. D'autres aires ont été aménagées depuis, toutes affichent un taux de remplissage moyen supérieur à 90 % témoignant de l'engouement pour cette pratique localement. Fiers

de cette dynamique, les élus restent très attentifs aux besoins exprimés en matière d'aménagement ou d'extension de nouvelles aires.

- La Communauté de Communes souhaite développer la pratique du covoiturage (sous toutes ses formes : covoiturage classique, autostop sécurisé...) en développant sa communication et sa promotion. Elle pourra pour se faire s'appuyer sur les outils régionaux de la bannière « Mov'ici ».
- D'autres opérations pourront faire l'objet d'avenants à la présente convention après échanges entre les parties et notamment durant les instances de concertation prévues au I.

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 chaine 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 TER[1] pour des parcours internes au périmètre TER Auvergne-Rhône-Alpes (incluant Mâcon et Genève).

[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).

- 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 TER[1] pour des parcours internes au périmètre TER Auvergne-Rhône-Alpes (incluant Mâcon et Genève).

Dispositif de soutien à la mobilité inclusive (Direction de la Formation et de l'Orientation)
La Région accompagne les structures œuvrant pour une mobilité durable (association loi 1901, collectivité locale, SARL, EPCI...) et travaillant en réseau étroit avec les partenaires prescripteurs (Pôle Emploi, Missions Locales...) ainsi que le monde de l'entreprise de leur bassin d'emploi.

L'objectif du dispositif est de lever les freins à la mobilité en finançant des actions concrètes destinées à faciliter et conduire vers une mobilité autonome et durable des personnes inscrites dans un parcours d'accès à une formation ou à un emploi : diagnostics de mobilité/accompagnement individualisé et mesures de mobilité liées à des solutions de transport. Il permet ainsi de proposer des solutions physiquement et financièrement accessibles aux personnes, de tout âge, en insertion professionnelle, exclues d'un accès à la mobilité, inscrites dans un parcours de formation ou d'accès à l'emploi et considérés comme public prioritaire. Tout bénéficiaire d'une action de mobilité fait l'objet d'une recommandation d'un partenaire prescripteur. Lors de l'accueil de la personne, un diagnostic mobilité est réalisé par la structure, permettant d'apporter une réponse mobilité individualisée et adaptée aux besoins détectés.

FORM'TOIT, plateforme numérique dédiée à la mobilité des apprenants

Dans le cadre de de l'expérimentation territoriale « logement des apprenants » 2017-2019 initiée et financée par la Région, une plateforme numérique FORM'TOIT a été créée en mars 2018. Financée d'abord à titre expérimental sur 4 territoires (Ain, Isère, Haute-Savoie, Allier), la plateforme est déployée sur les 12 départements. L'objectif est de proposer un bouquet de services complet sur les 3 thématiques logement, transport, garde d'enfants.
Une articulation sera donc recherchée avec ce dispositif piloté par la Direction de la Formation et de l'Orientation.

XI.2. Programme de travail

- Dans le cadre du programme d'actions en faveur de l'expérimentation de solutions de mobilités alternatives à l'échelle du PETR Jeune Loire, une attention spécifique est portée sur la question des mobilités solidaires. Le dispositif d'auto-stop organisé Mobi'Pouce comprend un volet solidaire. D'autres expérimentations de mobilité solidaire à proprement parler, ou à destination de tous publics et avec un volet solidaire, sont envisagées.
- D'autres opérations pourront faire l'objet d'avenants à la présente convention après échanges entre les parties et notamment durant les instances de concertation prévues au I.

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 événement qui s'inscrit en particulier dans les démarches RSE des entreprises.

Evénement 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'événement 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'événement).

XII.2. Programme de travail

- Le PETR de la Jeune Loire, pour sa 1ère participation, a été lauréat de l'édition 2020 du Challenge Mobilité Auvergne-Rhône-Alpes dans la catégorie « Petites villes et territoires ruraux.
- Une poursuite (voire une extension) de cette démarche est à réfléchir.
- La Communauté de Communes en tant que structure employeuse, s'engage à participer (selon ses possibilités) au Challenge mobilité organisé par la Région, et à s'en faire le relais auprès des principaux employeurs du territoire.

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 mobilité qui sont à vocation partenariale et mobilise 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

- Dans le cadre de la mise en œuvre de son plan d'actions en faveur des mobilités alternatives, un poste mutualisé a été créé entre les 5 EPCI du PETR de la Jeune Loire avec le soutien de l'Etat au titre de l'Appel à Manifestation d'Intérêt « France Mobilités ».
- D'autres besoins d'ingénierie dans le domaine des mobilités pourront émerger dans le cours du mandat 2020-2026, en priorisant les réflexions collectives au niveau du PETR de la Jeune Loire. Ces besoins ne pourront pas être couverts par un financement régional (hors éventuelles études citées plus haut).

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.

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.

16 JUIN 2021

Pour la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Pour le Président du conseil régional
et par délégation

Le Président,
Laurent WAUQUIEZ

Le Directeur Général Délégué
Bernard FIGUET

Pour la Communauté de Communes

Le Vice-Président compétent,
Pierre DURIEUX