



DEPARTEMENT DE LA HAUTE SAVOIE

ARRONDISSEMENT D'ANNECY

**COMMUNAUTE DE COMMUNES  
DES SOURCES DU LAC D'ANNECY**

« Le Carré des Tisserands » 32 Route d'Albertville  
BP 42 - 74210 Faverges-Seythenex

N°53/2021

Date de convocation : 23/04/2021

Conseillers en exercice : 33

Présents : 31

Votants : 32

Extrait du registre des délibérations du : **CONSEIL COMMUNAUTAIRE**

**Séance du 29 avril 2021 – 18h30**

Président : **Jacques DALEX**

Secrétaire de séance : **Michèle DOMENGE-CHENAL**

**Objet : CONVENTION MOBILITE AURA**

**MEMBRE(S) PRESENT(S) :**

BALMONT Nicolas	DENAMBRIDE Julie	LITTOZ Lucie	SCHERMA Sébastien
BERNARD Anne-Marie	DOMENGE-CHENAL Michèle	LUCIANI Michel	STRAPPAZZON Philippe
BOURNE Hervé	DUMONT-THIOLLIERE Christine	MAURICE Charline	TREMBLAY-GUETTET Jeannie
BRACHET Marc	DUNAND-CHATELLET David	MILLET-URSIN Marc	VIGNIER Georges
BRASSOUD Martine	FERNANDEZ Sophie	PAGET Marc	
BRUNET André	GAILLARD Claude	PETIT Monique	
CHAPPET Philippe	GONZALES Florence	PONTHIEU Eric	
COUTIN Michel	GOURDIN Margaret	PORTIER Julien	
DALEX Jacques	JOSSERAND Stéphanie	PRUD'HOMME Philippe	

**MEMBRE(S) EXCUSE(S) :**

MORISSE François  
LEMBERT Laure pouvoir à  
Sébastien SCHERMA

## EXPOSE

Madame Jeannie TREMBLAY-GUETTET en charge des mobilités rappelle à l'assemblée la délibération n°46/2021 du 25 mars 2021 de refus de la prise de compétence Mobilités par la Communauté de Communes.

Par ce vote de non prise de compétence, la Région Auvergne-Rhône-Alpes (AURA) devient Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) locales à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2021.

Les communes qui organisaient des services de mobilité avant la Loi Mobilités peuvent continuer à les exercer.

Dans ce cadre, un projet de convention partenariale, proposé par la Région, permettra de poursuivre et de promouvoir les services de mobilités qui répondent à une stratégie la plus adaptée aux besoins du territoire.

Cette convention reprend les différentes thématiques et blocs de compétence inscrits dans la Loi.

Par cette convention, la Région AURA s'engage à mettre en œuvre les partenariats et les politiques de mobilités nécessaires et adaptées au territoire, ainsi que les règles de financement énoncées dans la convention jointe à la présente délibération.

La durée de la convention sera d'une durée de six (6) ans.

Madame la Vice-présidente demande au Conseil Communautaire de se prononcer sur cette convention à intervenir avec la région Auvergne-Rhône-Alpes et d'autoriser le Président à signer tout document s'y réfèrent.

***Ceci exposé et après en avoir délibéré, le conseil communautaire avec :***

***30 voix pour et 02 abstentions (Monsieur Hervé BOURNE et Madame Stéphanie JOSSERAND)***

- *Approuve la convention avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes.*
- *Autorise le Président à signer tout document s'y référant.*

Résultat du vote :

Votants : 32	Abstention : 02	0	Exprimés : 32
Pour : 30	Contre :	0	

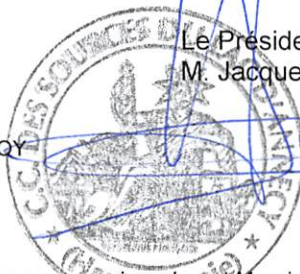
FAVERGES-SEYTHENEX, le - 4 MAI 2021

Délibération rendue exécutoire le :  
Affichage le :

Copie(s) interne(s) :

Aménagement de l'espace urbanisme P. GQY

Le Président,  
M. Jacques DALEX



*La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux devant Monsieur le Président de la Communauté de Communes des Sources du Lac d'Annecy dans le délai de deux mois à compter de son affichage ou notification.*

*Un recours contentieux peut également être introduit devant le Tribunal Administratif de Grenoble par courrier (2 place Verdun, BP 1135, 38022 Grenoble Cedex) ou par voie dématérialisée en utilisant l'application « Télérecours citoyens » sur le site [www.telerecours.fr](http://www.telerecours.fr) dans le délai de deux mois à compter de la notification de la décision ou de sa date d'affichage, ou à compter de la réponse de la Communauté de Communes des Sources du Lac d'Annecy, si un recours gracieux a été préalablement déposé.*



# Convention de coopération en matière de mobilité

Document type

Conclue

Entre la Région Auvergne-Rhône-Alpes, Autorité Organisatrice de la Mobilité Locale sur le territoire de la Communauté de communes des Sources du Lac d'Annecy

Et la Communauté de Communes des Sources du Lac d'Annecy (CCSLA).

## **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 des sources du lac d'Annecy 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.

Le schéma de service engagé en 2019 par la Région Auvergne-Rhône-Alpes et la CCSLA, a permis d'initier une réflexion commune sur les développements d'offres de transports.

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 CCSLA 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 CCSLA n'a pas d'obligation de création d'un PCAET, collectivité inférieure à 20 000 habitants (Plan Climat AIR Energie Territorial). Cependant la collectivité souhaite intégrer ces préoccupations dans ses choix de développement (mobilités, habitat, politiques publiques de manière générale).

## **I. Gouvernance**

---

Sur proposition de la Région, la Communauté de communes des sources du lac d'Annecy 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 CCSLA 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 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

Les déplacements des habitants du territoire vers le Grand Annecy sont en constante augmentation, générant un engorgement quotidien de la cluse du lac d'Annecy. Cette problématique impacte fortement les temps de transports et la fatigue accumulée des lycéens et des salariés ainsi que la dégradation de la qualité de l'air pour tous.

La lutte contre la pollution et la décarbonation sont inscrites dans la Loi mobilités, cela nous oblige à une attention particulière sur l'offre de transport à construire pour répondre à ces nouveaux objectifs.

La Région est chef de file pour l'organisation des modalités de l'action commune des AOM et notamment en ce qui concerne les différentes formes de mobilités, ainsi que l'aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures de transports ou de services de mobilité par les autorités organisatrices de la mobilité. A ce titre elle engagera dans le cadre des bassins de mobilité la concertation nécessaire des AOM sur cette question importante.

### **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 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**

L'objectif de la collectivité est la desserte du périmètre restreint à la CCSLA (168 kms<sup>2</sup> au total) vers les pôles de services et de commerces locaux ainsi que vers la ligne régulière de transport en commun.

Il s'agira d'étudier la pertinence de ligne(s) de rabattement vers la ligne 51 pour le territoire.

## 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 CCSLA 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 **demande** le maintien du service actuel et **de** permettre l'accès du transport scolaire à l'ensemble de la population du territoire, pour mémoire 19 circuits sur le territoire.

## 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

La collectivité **prend acte de la** poursuivre et développer les navettes saisonnières qui irriguent le territoire. Mise en place en 2015 les navettes estivales gratuites permettent de connecter les pôles touristiques aux lieux d'hébergement, **elles sont utilisées par les touristes et les habitants du territoire.**

## V.2 ou II.2 ?

Pour la saison d'été 2021, mise en place de 3 navettes :

- Une navette Doussard – La station de la Sambuy qui dessert également le centre de Faverges, le point d'atterrissage Parapente Vallon de Tamié et connectée à la navette Arlysère qui desservira Albertville et l'abbaye-Tamié,
- Une navette DOUSS'PLAGE - TALLOIRES connectée avec la navette des plages de l'Agglomération d'Annecy pour permettre l'accès au Col de la Forclaz (départ de parapente),
- Une navette FAVERGES - VAL DE CHAISE (plan d'eau) connectée à la navette de la Sambuy ;
- Maintien des 2 navettes ponctuelles « Lac en fête » le 17/07/21,

Pour la saison d'hiver ;

- Une navette Lathuile, bout du lac, Faverges et la station de la Sambuy, lors des vacances d'hiver et les week-end sur la période d'ouverture de la station.

La collectivité **prend acte du** maintien de la subvention de la région de 3 900 € pour la navette d'hiver, et demande à la région une participation pour les navettes d'été.

## 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**

[Programmation habituelle de l'entretien et de l'aménagement du réseau et des arrêts.](#)

## 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

La collectivité **prend acte de l'offre de mise à disposition d'un véhicule dédié aux navettes hivernales et estivales (30 places).**

La collectivité étudiera également le renouvellement de sa flotte en **véhicule électrique de préférence** dans le cadre de mutualisation d'équipements.

## 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 CCSLA 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 communes.

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 des sources du lac d'Annecy 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**

Six aires de covoiturage réparties sur l'ensemble du territoire le long de la RD 1508 sont d'ores et déjà utilisées. Il convient de favoriser leur développement, à l'aide d'aménagements dédiés, signalés et l'usage d'applications et/ou de bornes interactives.

Les parkings relais sont situés pour la plupart à hauteur d'un rond-point (communes de Val de chaise, Faverges-Seythenex (2), Giez, Doussard (2)).

### **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

Le territoire a développé des activités de mobilité douce autour des activités VTT et VTC concrétisées par la structuration, la mise en œuvre et l'entretien d'itinéraires cyclables. Labellisé « Territoire Vélo » et « Base VTT de Randonnée » le territoire est une destination riche en activité.

Désormais pour la Communauté de communes, l'objectif est d'étudier le déploiement et la mise en œuvre d'un réseau cyclable du quotidien vers la voie verte ainsi que le développement d'un réseau cyclable dans Faverges-Seythenex et Doussard vers les quartiers à forte concentration urbaine. Afin d'améliorer les services proposés pour développer la pratique du vélo, il a été identifié des besoins de mise en œuvre de stationnements vélo, d'abris, d'arceaux, de consignes, à proximité du réseau de transports en communs. La Communauté de communes souhaite pouvoir s'impliquer dans le déploiement du Plan Vélo national sur le territoire avec l'appui de la Région.

## 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**

La Communauté de communes est désireuse de proposer des solutions en autopartage et ainsi compléter l'offre existante à l'échelle des deux agglomérations voisines (Grand Annecy et Arlysère).

## **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 TER<sup>1</sup> 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 TER<sup>1</sup> 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.

---

<sup>1</sup> 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).

## 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**

La Communauté de communes s'engage à faciliter la mise en œuvre de la politique régionale en matière de mobilité solidaire.

## **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'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**

Au-delà du challenge mobilité qui concerne les entreprises et le monde du travail, le premier motif de déplacement des résidents du territoire de la Communauté de communes est le motif « d'achats et services » et devance le motif « travail ».

Une sensibilisation aux changements de comportement pourrait être mise en œuvre par un accompagnement de la Région.

## **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**

Aux termes de l'article L. 1215-2 du code des transports, en tant que chef de file de la mobilité et pour la mise en œuvre de l'action commune des territoires, la Région conclura un contrat opérationnel de mobilité auquel elle associera la Communauté de communes.

Ce contrat opérationnel de mobilité, en intégrant comme partie au contrat les gestionnaires d'infrastructures, et les AOM doit favoriser l'émergence de projet requérant leur intervention en lien avec la mobilité, comme des projets d'infrastructures en site propre, **dont l'étude d'un projet d'infrastructure en site propre Annecy/Albertville.**

L'objectif étant de créer et d'organiser les conditions favorables au développement des mobilités.

### **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 préavis 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,

Le Président,