

Département de l'Ain

**COMMUNAUTE DE COMMUNES
DE LA PLAINE DE L'AIN**

SIEGE
143 rue du château
01150 CHAZEY-SUR-AIN

Tél : 04.74.61.96.40

Accusé de réception en préfecture 001-240100883-20250929-DEC2025-088-DE Date de télétransmission : 29/09/2025 Date de réception préfecture : 29/09/2025
--

DECISION DU PRESIDENT **N° D2025-088**

Objet : Avenant n°2 à la convention de groupement de commandes et de financement relative à la création d'un réseau de lignes de covoiturage sur l'aire métropolitaine lyonnaise

LE PRESIDENT

VU les dispositions du code général des collectivités territoriales relatives aux différentes délégations de compétence accordées par le Conseil communautaire au Président et notamment les articles L. 5211-10 et L. 2122-22 ;

VU la délibération n°2023-150 en date du 6 juillet 2023 donnant délégation de pouvoir au Président par le Conseil communautaire, notamment en matière de signature des contrats et conventions engageant la Communauté de communes pour un montant n'excédant pas 15 000 € HT par an, ainsi que leur avenant ;

VU l'article L.1414-3 du Code général des collectivités territoriales ;

VU l'article L.2113-6 et L.2113-7 du Code de la commande publique ;

VU les statuts de la Communauté de communes de la Plaine de l'Ain ;

VU l'axe 3.2 du projet de territoire ;

VU la délibération n°2023-251 de la Communauté de communes de la Plaine de l'Ain, en date du 16 novembre 2023, autorisant la constitution d'un groupement de commandes pour la création d'un réseau de ligne de covoiturage sur l'aire métropolitaine lyonnaise ;

CONSIDÉRANT que la Communauté de communes de la Plaine de l'Ain, par délibération en date du 16 novembre 2023, a autorisé la constitution d'un groupement de commandes en vue de la création d'un réseau de lignes de covoiturage à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise ;

CONSIDÉRANT que dans le cadre de cette démarche, une étude d'opportunité et une de faisabilité du corridor « Ambérieu-en-Bugey – Beynost – Meyzieu ZI – Aéroport Saint-Exupéry – Villeurbanne » ont été réalisées par le coordonnateur du groupement ;

CONSIDÉRANT qu'à l'issue de cette dernière étude, la Communauté de communes de la Plaine de l'Ain a décidé de ne pas engager la phase de déploiement-exploitation du projet, tout en maintenant son adhésion au groupement de commandes afin de rester partie prenante à la dynamique globale et d'anticiper d'éventuels projets futurs ;

.../...

CONSIDÉRANT que l'avenant n°2 à la convention constitutive du groupement de commandes vise à ajuster les montants financiers prévisionnels initialement fixés, tant en dépenses qu'en recettes, pour tenir compte de l'évolution effective du coût des études (passant de 5 940 euros à 6 300 euros TTC) et de la revalorisation du montant du fonds vert (passant de 2 970 euros à 3 150 euros) ;

- **DECIDE** de signer l'avenant n°2 à la convention constitutive du groupement de commandes entre la Communauté de communes de la Plaine de l'Ain et les partenaires du projet de covoiturage, en vue de réajuster les modalités financières prévisionnelles, sans remettre en cause l'engagement de la collectivité dans la démarche partenariale à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise.

*En application du code général des collectivités territoriales,
il sera rendu compte de la présente décision lors de la prochaine séance du Conseil communautaire.
Transmise en Sous-Préfecture de Belley, le 29 septembre 2025
Publiée le 03 OCT. 2025*

Fait à Chazey-sur-Ain,
le 29 septembre 2025.

Le Président
de la Communauté de communes,

Jean-Louis GUYADER



Avenant n°2 à la CONVENTION DE GROUPEMENT DE COMMANDES ET DE FINANCEMENT relative à la création d'un réseau de lignes de covoiturage sur l'aire métropolitaine lyonnaise

Entre,

La Communauté de Communes du Pays Mornantais (COPAMO), dont le siège est situé..., représentée par son Président Renaud PFEFFER, dûment habilité par...

Et,

La Communauté d'Agglomération Vienne-Condrieu (VCA), dont le siège est situé..., représentée par son Président Thierry KOVACS, dûment habilité par ...

Et,

La Communauté de Communes du Pays de l'Ozon (CCPO), dont le siège est situé 1 rue du Stade 69360 SAINT-SYMPHORIEN-D'OZON, représentée par son Président Pierre BALLELIO en vertu de la délibération n°... du 29 septembre 2025.

Et,

La Communauté de Communes de l'Est Lyonnais (CEEL), dont le siège est situé 40 rue de Norvège - CS 6000, 69125 COLOMBIER-SAUGNIEU, représentée par son Président Daniel VALERO, en vertu de la délibération n°...

Et,

La Communauté de Communes COLLINES ISERE NORD COMMUNAUTE (COLL'in Communauté), dont le siège est situé ..., représentée par son Président René PORRETTA, dûment habilité par...

Et,

La Communauté de Communes des Vallons du Lyonnais (CCVL), dont le siège est situé ... à VAUGNERAY, représentée par son Président Daniel MALOSSE et habilité à représenter la CCVL par la délibération n° ...

Et,

La Communauté de Communes Vallée du Garon (CCVG), dont le siège est situé 262 rue Barthélémy Thimonnier, 69530 BRIGNAIS, représentée par sa Présidente Françoise

GAUQUELIN en vertu de la délibération n°... du Conseil communautaire du 30 septembre 2025.

Et,

La Communauté de Communes Dombes Saône Vallée (CCDSV), dont le siège est situé 627 route de Jassans, 01600 TRÉVOUX, représentée par son Président Marc PECHOUX, en vertu de la délibération n°2020C36 du Conseil communautaire du 8 juin 2020.

Et,

La Communauté de Communes de Miribel et du Plateau (CCMP), dont le siège est situé ..., représentée par sa Présidente Caroline TERRIER dûment habilitée par ...

Et,

La Communauté de Communes de la Côtière à Montluel (3CM), dont le siège est situé..., représentée par son Président Phillipe BELAIR dûment habilité par ...

Et,

La Communauté de Communes de la Plaine de l'Ain (CCPA), dont le siège est situé 143 rue du Château, 01150 CHAZEY-SUR-AIN, représentée par son Président Jean-Louis GUYADER en vertu de la délibération du Conseil communautaire du 16 novembre 2023.

Et,

La Métropole de Saint-Etienne (SEM), dont le siège est situé 2 avenue Grüner, 42006 SAINT-ETIENNE, représentée par Monsieur Gaël PERDRIAU, Président et dûment habilité par délibération n°2020.00155 du Conseil Métropolitain du 17 juillet 2020.

Et,

SYTRAL Mobilités, dont le siège social est situé 21, Boulevard Vivier Merle, CS 63815, 69 487 LYON CEDEX 03, représenté par Monsieur Bruno BERNARD, président de SYTRAL Mobilités, agissant en cette qualité en vertu d'une décision en date du ...

Et,

La Métropole de Lyon, collectivité territoriale à statut particulier, dont le siège est situé 20 rue du Lac à Lyon 3ème, représentée par son président en exercice Monsieur Bruno BERNARD, lui-même représenté par son Vice-Président en charge des déplacements et de l'intermodalité, Monsieur Jean-Charles KOHLHAAS, agissant en application de l'arrêté n° 2023-02-28-R-0129 du 28 février 2023 et autorisé par la délibération n°2025-14691 de la commission permanente de la Métropole en date du 13 octobre 2025.

Ci-après dénommés ensemble « les Membres », « les Parties » ou « les Partenaires »

Préambule :

Le 26 février 2024, les Partenaires ont conclu une convention de groupement de commandes et de financement dans laquelle ont été définies les modalités organisationnelles et de participation financière pour la création d'un réseau de lignes de covoiturage à haut niveau de service sur l'aire métropolitaine lyonnaise. Le périmètre d'action de cette convention comprend la réalisation des études, le déploiement du mobilier propre au service sur les arrêts et l'exploitation du réseau. La Métropole de Lyon a été désignée Coordonnateur du groupement de commande.

Le 26 mars 2024, la Métropole de Lyon a conclu avec SYTRAL Mobilités une convention de délégation de compétence afin de lui confier une partie de sa compétence covoiturage dans les conditions fixées par les articles L 1111-8 et R 1111-1 du code général des collectivités territoriales. Le projet de réseau de lignes de covoiturage à haut niveau de service sur l'aire métropolitaine lyonnaise dans ses volets d'étude, de déploiement, d'exploitation de lignes de covoiturage et de gestion des allocations aux covoitureurs, préalablement déterminées par les Partenaires, fait partie du périmètre de cette délégation.

SYTRAL Mobilités se substitue à la Métropole de Lyon, dans le cadre des relations contractuelles qui la lient à ses Partenaires, en tant que Coordonnateur du groupement, pendant la durée de la convention de délégation de compétence. Cela a fait l'objet de l'avenant n°1, conclu par délibération de la Métropole de Lyon (n° CP2024-3429) le 8 juillet 2024.

La réalisation des études de covoiturabilité réalisées entre juillet 2024 et février 2025 a abouti, lors du comité de pilotage du 27 février 2025, à des évolutions dans les profils des corridors du réseau de lignes métropolitaines, à des résultats sur les modalités techniques et de services des lignes de covoiturage et à des positionnements des parties prenantes sur le fait de poursuivre ou non telle ou telle ligne soit en faisabilité soit en déploiement – exploitation.

La majorité des corridors restent inchangés dans leurs profils et dans le nombre de parties prenantes concernées.

Au regard du réseau initial des lignes métropolitaines, les lignes suivantes étudiées en opportunités font l'objet de changements :

- Les deux corridors initiaux « Ambérieu-en-Bugey - Métropole de Lyon / Villeurbanne (par l'A42) » et « Aéroport Lyon Saint Exupéry - Meyzieu ZI - Beynost (par l'A432) » sont regroupés pour l'étude de faisabilité en un unique corridor avec un tronçon central sur la voie A42 et une branche complémentaire sur la voie A432. Ce corridor unique comptait alors 5 parties prenantes en étude de faisabilité et s'intitule désormais « Ambérieu - Aéroport LSE – Beynost – Villeurbanne (par A42+A432) ».
- Le corridor « Montluel – Rillieux La Pape/ Caluire via la voie RD 1084 » n'est pas poursuivi en étude de faisabilité, ni de ce fait en déploiement – exploitation par la suite, au regard des résultats de l'opportunité.
- Le corridor « Trévoux – Métropole de Lyon » voit son profil de ligne évoluer sous la forme de deux corridors distincts :
 - o « Trévoux- Saint Germain au Mont d'Or Gare (via RD51) »
 - o « Trévoux – Reyrieux – Massieux – Villeurbanne (via A46) », sans arrêt intermédiaire sur l'A46.

Parmi les corridors étudiés en faisabilité, des corridors connaissent des évolutions sur leur poursuite ou non en phase de déploiement – exploitation :

- Les corridors « Givors - vallée de la chimie – Lyon » et « Saint -Etienne - Lyon » ne seront pas poursuivis en phase de déploiement – exploitation, à la suite des arbitrages pris par les parties prenantes,
- Le corridor « Zone d'activité Marcy L'Etoile - Lyon » par l'axe RD7 ne sera pas poursuivi en phase de déploiement – exploitation, à la suite de l'arbitrage pris par la partie prenante,
- Le corridor « Vienne – Lyon » par l'axe A7 présente deux changements majeurs :
 - * Le corridor ne concerne plus que deux parties prenantes (Vienne Condrieu Agglomération et Métropole de Lyon) pour sa poursuite en phase de déploiement – exploitation. La Communauté de Communes du Pays d'Ozon (CCPO) ne concrétise pas sa participation au passage en phase de déploiement – exploitation. Cela impactera le nombre d'arrêts à déployer et par conséquent le coût moyen de déploiement d'un arrêt, ainsi que les coûts de fonctionnement et d'incitations financières.
 - * Le corridor est placé en statut « mis en suspens » avec une échéance indéterminée d'entrée en déploiement – exploitation, les parties prenantes restantes n'ayant pas abouti à un accord sur les modalités financières d'exploitation. La ligne de covoiturage est de ce fait suspendue à un accord qui reste à trouver entre les parties prenantes.
- Le corridor « Brindas - Marcy L'Etoile par l'axe RD 30 » a évolué en « Mornant - Brindas - Marcy L'Etoile par l'axe RD 30 » concernant 3 parties prenantes (Communauté de Communes du Pays Mornantais, Communauté de Communes des Vallons du Lyonnais, Métropole de Lyon). Ce corridor est placé en statut « mis en suspens » avec une échéance indéterminée d'entrée en déploiement – exploitation. Deux des parties prenantes de la ligne ne se sont pas positionnées favorablement pour un déploiement à court terme. La Communauté de Communes des Vallons du Lyonnais (CCVL) reporte à une date ultérieure indéterminée son passage en déploiement - exploitation sur le corridor RD 30, en lien avec la position prise par la Communauté de communes du Pays Mornantais (COPAMO) qui demande de voir les résultats de retours d'expérience de la ligne Mornant - Lyon via A450 avant de se positionner sur le déploiement de la ligne RD 30. La ligne est de ce fait suspendue à un accord qui reste à trouver entre les parties prenantes.
- A l'issue de l'étude de faisabilité, le corridor « Ambérieu-en-Bugey – Beynost – Meyzieu ZI – Aéroport Lyon Saint-Exupéry – Villeurbanne » par l'axe A42+A432 ne concerne plus que quatre parties prenantes (Communauté de Communes de l'Est Lyonnais, Communauté de Communes de la Côtière à Montluel, Communauté de Communes de Miribel et du Plateau, Métropole de Lyon) pour sa poursuite en phase de déploiement – exploitation. La Communauté de Communes du Pays de l'Ain (CCPA) ne concrétise pas sa

participation au passage en phase déploiement – exploitation. Cela impactera le nombre d'arrêts à déployer et par conséquent le coût moyen de déploiement d'un arrêt, ainsi que les coûts de fonctionnement et d'incitations financières.

Les changements énumérés ci-avant conduisent à réévaluer le coût moyen d'un arrêt et les coûts de fonctionnement et d'incitations financières, en fonction des résultats de l'étude de faisabilité qui quantifie le nombre d'arrêts et le nombre de panneaux de signalisation, à message variable, par corridor.

Lors du comité de pilotage global du 27 février 2025, la politique tarifaire a été approuvée par l'ensemble des parties prenantes. Cette politique tarifaire présente une approche globale pour tout le réseau de lignes et fournit les principes de fonctionnement et d'incitations financières associées aux lignes de covoiturage CoHNS. Chaque partie prenante délibère les conditions tarifaires pour la mise en service d'une ligne de covoiturage CoHNS la concernant.

Les autres corridors non mentionnés dans ce préambule ne font pas l'objet de modifications dans le présent avenant.

IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Objet de l'avenant

Le présent avenant a pour objet de prendre en compte les impacts financiers liés aux évolutions des corridors exposées dans le préambule.

Les articles et annexes modifiés dans la convention consolidée par le présent avenant sont les suivants :

- Article 4,
- Articles 7-1, 7-2, 7-3 et 7-5,
- Trois nouvelles annexes sont ajoutées : annexes 3, 4, 5.

Article 2. Modification de la convention de groupement de commande et de financement

La version de la convention, modifiée par l'avenant n°1, est modifiée par le présent avenant n°2. Une rédaction consolidée de la convention est annexée au présent avenant (Annexe I).

Article 3. Prise d'effet de l'avenant

Le présent avenant entre en vigueur à compter de la date de sa notification, après signature par les Parties, et accomplissement des formalités réglementaires et au plus tôt le 1^{er} décembre 2025.

Fait à Lyon, en quatorze exemplaires originaux, le ...

Pour la METROPOLE DE LYON	Pour le Président et par délégation Le Vice-Président, Jean-Charles KOHLHAAS
Pour SYTRAL Mobilités	Le Président Bruno BERNARD
Pour la Communauté de Communes du Pays Mornantais (COPAMO)	Le Président Renaud PFEFFER
Pour la Métropole de Saint-Etienne	Le Président Gaël PERDRIAU
Pour la Communauté d'Agglomération Vienne-Condrieu (VCA)	Le Président Thierry KOVACS
Pour la Communauté de Communes du Pays de l'Ozon (CCPO)	Le Président Pierre BALLELIO
Pour la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais (CEEL)	Le Président Daniel VALERO
Pour la Communauté de Communes COLLINES ISERE NORD COMMUNAUTE (COLL'in Communauté)	Le Président René PORRETTA

Pour la Communauté de Communes des Vallons du Lyonnais (CCVL)	Le Président Daniel MALOSSE
Pour la Communauté de Communes de la Vallée du Garon (CCVG)	La Présidente, Françoise GAUQUELIN
Pour la Communauté de Communes Dombes Saône Vallée (CCDSV)	Le Président Marc PECHOUX
Pour la Communauté de Communes de Miribel et du Plateau (CCMP)	La Présidente Caroline TERRIER
Pour la Communauté de Communes de la Côtière à Montluel (3CM)	Le Président Phillipe BELAIR
Pour la Communauté de Communes de la Plaine de l'Ain (CCPA)	Le Président Jean-Louis GUYADER

Annexe I – Convention consolidée

CONVENTION CONSTITUTIVE D'UN GROUPEMENT DE COMMANDES ET DE FINANCEMENT

Création d'un réseau de lignes de covoiturage sur l'aire métropolitaine lyonnaise



Sommaire

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION	15
ARTICLE 2 - ÉTENDUE ET DESCRIPTION DES MISSIONS DU COORDONNATEUR	15
ARTICLE 3 - OBLIGATIONS DES PARTIES	17
ARTICLE 4 - AVIS SUR LES ETUDES, LE DEPLOIEMENT ET L'EXPLOITATION DES LIGNES DE COVOITURAGE	18
ARTICLE 5 - REMISE D'OUVRAGE : MOBILIER DES ARRETS DES LIGNES	18
ARTICLE 6 - SUBROGATION	18
ARTICLE 7 - MODALITES FINANCIERES	20
7.1 - Réalisation des études	20
7.2 - Déploiement et exploitation des lignes de covoiturage	21
7.2.1. Déploiement des arrêts	21
7.2.2. Exploitation des lignes	23
7.3 - Incitations financières	24
7.4 - Modalités de remboursement des dépenses réalisées pour le compte du groupement	26
7.4.1. Modalités de remboursement liées aux dépenses d'études, de déploiement et d'exploitation des lignes de covoiturage	26
7.4.2. Modalités de remboursement liées aux incitations financières des lignes de covoiturage	26
7.5 - Modalités de perception et de reversement des recettes	26
7.5.1. Recettes liées aux études, au déploiement et à l'exploitation des corridors	26
7.5.2. Recettes liées au versement de l'incitation financière	29
ARTICLE 8 - DUREE DE LA CONVENTION	30
ARTICLE 9 - CLAUSE DE REVOYURE	30
ARTICLE 10 - REMUNERATION DU COORDONNATEUR	30
ARTICLE 11 - LITIGES	31
11.1 - Généralités	31
11.2 - Réalisation de travaux	31
ARTICLE 12 - ASSURANCE	31
ARTICLE 13 - RETRAIT D'UN MEMBRE	31
ARTICLE 14 - CLAUSE DE TRANSFERABILITE DE LA CONVENTION	31
SOMMAIRE DES ANNEXES DE LA CONVENTION CONSOLIDEE	34
ANNEXE 1 : PLAN DE FINANCEMENT GLOBAL DEPOSE AU FONDS VERT 2023 ET AU FONDS MOBILYSE	35
ANNEXE 2 : RIB	36
ANNEXE 3 : PLAN DE FINANCEMENT DE LA CONVENTION INITIALE	39
ANNEXE 4 : MONTANTS FINANCIERS DE LA PHASE ETUDES (INVESTISSEMENT) MIS A JOUR A L'ISSUE DES ETUDES DE FAISABILITE ET DES VALIDATIONS DU COMITE DE PILOTAGE GLOBAL COHNS DU 27.02.2025	40
Tableau 4-a. Détail par corridor des montants financiers des études d'opportunité et de faisabilité (€ HT)	40
Tableau 4-b. Coût des études par territoire avant et après subvention (en investissement € HT et TTC)	41
Tableau 4-c. Montants financiers prévisionnels de la subventions Mobi'Lyse pour le poste Etudes par territoire (€ net de taxe)	41
Tableau 4-d. Montants financiers prévisionnels de la subventions Fonds Vert 2023 pour le poste Etudes par territoire (€ net de taxe)	41
ANNEXE 5 : TABLEAUX DES MONTANTS FINANCIERS ESTIMES POUR LE DEPLOIEMENT, L'EXPLOITATION ET LES INCITATIFS FINANCIERS (DONT GARANTIES DEPART) MIS A JOUR A L'ISSUE DES ETUDES DE FAISABILITE ET DES VALIDATIONS DU COMITE DE PILOTAGE GLOBAL COHNS DU 27.02.2025	42
Tableau 5-a. Montants financiers DEPLOIEMENT des arrêts (investissement €TTC) et montants des subventions Mobi'Lyse et Fonds vert estimés avec redistribution appliquée par territoire pour le déploiement des arrêts (€ net de taxe)	42
AVENANT N°2 à la CONVENTION DE GROUPEMENT DE COMMANDES ET DE FINANCEMENT relative à la création d'un réseau de lignes de covoiturage sur l'aire métropolitaine lyonnaise	10

Tableau 5-b. Montants financiers par territoire pour le poste EXPLOITATION (fonctionnement, en € TTC) et montants des subventions Fonds vert estimés avec redistribution appliquée par territoire pour les 3 années d'exploitation (€ net de taxe) 42

Tableau 5-c. Montants financiers par territoire pour le poste INCITATIFS FINANCIERS et montants de subventions Fonds vert estimés par territoire pour l'année 1 de mise en service (€ net de taxe) 43

Étant établie entre :

- Pour la Communauté de Communes du Pays Mornantais (COPAMO), le Président Renaud PFEFFER en vertu de ...
- Pour la Communauté d'Agglomération Vienne-Condrieu (VCA), le Président Thierry KOVACS... en vertu de ...
- Pour la Communauté de Communes du Pays de l'Ozon (CCPO), sise au 1 rue du Stade 69360 SAINT-SYMPHORIEN-D'OZON, le Président Pierre BALLELIO, en vertu de ...
- Pour la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais (CEEL), sise au 40 rue de Norvège - CS 6000, 69125 COLOMBIER-SAUGNIEU, le Président Daniel VALERO en vertu de ...
- Pour la Communauté de Communes COLLINES ISERE NORD COMMUNAUTE (COLL'in Communauté), le Président René PORRETTA en vertu de ...
- Pour la Communauté de Communes des Vallons du Lyonnais (CCVL), à VAUGNERAY, le Président Daniel MALOSSE, en vertu de ...
- Pour la Communauté de Communes Vallée du Garon (CCVG), sise au Parc d'activités de Sacuny, 262 rue Barthélémy Thimonnier, 69530 BRIGNAIS, la Présidente Françoise GAUQUELIN en vertu de ...
- Pour la Communauté de Communes Dombes Saône Vallée (CCDSV), sise au 627 route de Jassans, 01600 TRÉVOUX, le Président Marc PECHOUX en vertu de ...,
- Pour la Communauté de Communes de Miribel et du Plateau (CCMP), la Présidente Caroline TERRIER en vertu de ...
- Pour la Communauté de Communes de la Côtière à Montluel (3CM), le Président Phillipe BELAIR en vertu de ...
- Pour la Communauté de Communes de la Plaine de l'Ain (CCPA), sise au 143 rue du Château, 01150 CHAZEY-SUR-AIN, le Président Jean-Louis GUYADER en vertu de ...
- Pour la Métropole de Saint-Etienne (SEM), sise au 2 avenue Grüner, 42006 SAINT-ETIENNE, représentée par Monsieur Gaël PERDRIAU, Président en vertu de ...
- Pour la Métropole de Lyon, collectivité territoriale à statut particulier dont le siège est situé 20 rue du Lac à Lyon 3ème, son Président en exercice, Monsieur Bruno BERNARD, lui-même représenté par son Vice-Président Monsieur Jean-Charles KOHLHAAS, agissant en application de l'arrêté n°2023-02-28-R-0129 du 28 février 2023 et autorisé par la délibération n°CP-2025-..... de la commission permanente en date du 13 octobre 2025

Ci-après, désignés ensemble « les Membres », « les Parties » ou « les Partenaires »,

Pour SYTRAL Mobilités, dont le siège social est situé 21, Boulevard Vivier Merle, CS 63815, 69 487 LYON CEDEX 03, son Président en exercice Monsieur Bruno BERNARD, agissant en cette qualité en vertu de la décision du ... 2025.

Ci-après désigné « SYTRAL » ou « le Coordonnateur »

Il est préalablement exposé ce qui suit :

Le covoiturage est une solution à certains besoins de mobilité des usagers, complémentaire aux autres modes sur des déplacements domicile travail ou à d'autres vocations (loisirs, administratif...). L'optimisation de l'utilisation d'un véhicule, c'est-à-dire qu'il transporte plus d'une personne, permet d'agir directement sur la densité des flux, réduisant les émissions de gaz à effets de serre. Il s'agit d'une mesure d'accompagnement importante de la ZFE-m de la Métropole de Lyon, avantageuse aussi bien sur le plan sanitaire qu'économique, grâce à une meilleure répartition du pouvoir d'achat et des coûts de déplacement, écologique, sociétale, voire solidaire. Le covoiturage est une solution connectée et intermodale, qui s'articule aujourd'hui avec les transports en commun et les aménagements cyclables, et se réfléchit dans les systèmes de rabattement vers les gares. Cette pratique apporte une nouvelle solution de mobilité alternative à l'autosolisme.

Il faut différencier deux types d'usages : le covoiturage peut être planifié ou spontané (dynamique). Également, le covoiturage peut être de longue distance ou du quotidien, c'est-à-dire pratiqué sur des distances de 80km maximum. Les deux types d'usages du covoiturage sont complémentaires.

Les objectifs d'une politique publique en matière de covoiturage sont clairs :

- Diminuer le nombre de véhicules circulant sur nos routes :
 - Pour diminuer la pollution / les Gaz à Effet de Serre (GES)
 - Pour donner plus de place aux autres modes et en faciliter l'usage (voie bus, aménagement cyclables, trottoirs plus larges pour le confort des piétons)
 - Pour réduire la pression sur les parkings-relais (P+R) et favoriser l'usage des transports en commun (TC)
- Faciliter les déplacements des personnes démotorisées :
 - Lorsque les modes actifs ne sont pas adaptés (distance, relief)
 - Lorsque l'offre TC ou ferroviaire n'est pas suffisante ou inexistante (capacité, diffusion/rabattement notamment ZA/ZI ; horaires décalés...).

Les cibles de cette politique sont donc prioritairement les auto-solistes sur les flux pendulaires et les habitants des zones peu denses ou mal desservies.

Depuis 2019, le covoiturage fait l'objet d'une réflexion d'ensemble sur son développement à court, moyen et long terme, sur la Métropole de Lyon comme sur l'ensemble des territoires concernés par cette convention. Dans ce cadre, différentes évolutions, études et expérimentations ont été menées, telles que :

- La mise en œuvre de voies réservées sur la Métropole de Lyon,
- La mise en œuvre de lignes de covoiturage entre la Métropole de Lyon et la CAPI ou sur le territoire de la CCPA pour faciliter l'accès aux zones d'activités,
- Ou encore le développement de la plateforme de mise en relation EnCovoit' Rendez-Vous sur les territoires de l'établissement public SYTRAL Mobilités ou bien le développement de la plateforme de Vienne Condrieu Agglomération,
- La volonté commune des territoires de développer le covoiturage s'incarne au travers de différentes opérations dynamiques menées ces dernières années, et l'ambition marquée de ces EPCI se traduit aujourd'hui par l'organisation d'un projet commun : développer un réseau de lignes de covoiturage.

En effet, pour améliorer le bouquet de solutions de mobilité disponible sur son territoire, et pour répondre à des enjeux de déplacement en lien avec ses territoires voisins, la Métropole de Lyon a souhaité donner une nouvelle ambition à la brique servicielle de sa stratégie covoiturage. Pour développer le covoiturage du quotidien et donner davantage de place et de visibilité à cette solution, il est important d'organiser, d'articuler des services cohérents avec les besoins des usagers, des zones d'activité, en lien avec la ZFEm et avec les infrastructures structurantes. Les lignes de covoiturage n'ont de sens que sur des axes structurants, et sans se contraindre aux frontières de la Métropole de Lyon. En effet, l'ensemble des parties ont la volonté d'étudier le potentiel et développer les services de covoiturage sur des trajets ayant pour origine ou destination leur territoire, ou simplement les traversant.

Une impulsion forte a été donnée au développement des lignes de covoiturage début 2023 : le Fonds Vert a permis d'accélérer la dynamique partenariale en cours de construction. Ce fonds vise à aider les collectivités à renforcer leur performance environnementale, adapter leur territoire au changement climatique et améliorer leur cadre de vie, notamment en développant les solutions de mobilités partagées. Onze corridors ont été identifiés par les parties comme intéressants à étudier, et pour mettre en place un service structurant de ligne de covoiturage si le potentiel est avéré et si les collectivités concernées par chaque corridor le souhaitent.

Le projet d'un réseau de lignes de covoiturage est donc porté par la Métropole de Lyon, et co-porté par les douze AOM voisines, parties de ce groupement de commande, pour étudier et déployer des services de covoiturage efficaces, dans une logique de réseau et avec un intérêt commun d'interopérabilité, de lisibilité, et de prise en compte des flux dépassant les frontières conduisant au souhait de mutualiser les achats.

Le projet fait l'objet d'une candidature au Fonds Vert, et s'inscrit également, pour certains des corridors identifiés, dans le périmètre du Fonds Mobi'Lyse (programme de la DREAL sur le développement de la mobilité entre Lyon et Saint-Etienne). En effet, les trois corridors liant la Métropole de Lyon à la COPAMO via la CCVG, à la Métropole de Saint-Etienne et à l'agglomération de Vienne-Condrieu via la CCPO peuvent être co-financés par la DREAL également (cumulable au Fonds Vert). Il s'agit d'un projet ambitieux, structurant, et soutenu par SYTRAL Mobilités, le Syndicat des Mobilités des Territoires de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (SMT AML) et la DREAL.

Pour réaliser une ligne de covoiturage, 3 grandes étapes sont nécessaires :

- L'étude de covoiturabilité : composée de deux phases, soit une étude d'opportunité dans un premier temps, puis une étude de faisabilité ;
- Le déploiement : en sus des potentiels travaux d'aménagement (non intégrés dans cette convention), il s'agit de l'implantation et du paramétrage du mobilier technique nécessaire au fonctionnement de la ligne ;
- L'exploitation : gestion et suivi de la ligne (assistance, maintenance du mobilier, suivi de l'usage, garanties départ...), animation des communautés d'usagers, communication...

Chacune de ces opérations sera portée par le Coordonnateur, maître d'ouvrage pour le compte des collectivités engagées dans cette convention, sur chacun des corridors identifiés. Afin de réaliser un réseau de lignes cohérent, avec une approche globale de projet et une prise en compte juste de chacun des territoires, l'ensemble des collectivités nommées précédemment souhaitent constituer un groupement de commande en application des articles L2113-6 à L2113-8 du Code de la Commande Publique.

Cette convention constitutive du groupement concerne les marchés d'étude et de déploiement et d'exploitation du réseau de lignes de covoiturage. Ce périmètre d'action peut être amené à évoluer ou à être adapté selon les besoins de certains partenaires, notamment en ce qui concerne le déploiement et l'exploitation des lignes de covoiturage. Chaque membre se positionnera sur la concrétisation de la ou les ligne(s) qui le concerne(nt) à la suite du rendu de l'étude. Les modalités de répartition financière seront adaptées le cas échéant.

Il s'agit d'un groupement de commandes dans lequel le Coordonnateur est chargé, en lien avec les parties du groupement, et outre la procédure de passation, de signer le marché, de le notifier et de l'exécuter.

Ceci exposé, il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1 - Objet de la convention

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de constitution d'un groupement de commandes en vue de procéder à la création d'un réseau de lignes de covoiturage à haut niveau de service : la réalisation des études, le déploiement du mobilier propre au service sur les arrêts et l'exploitation du réseau sur l'aire métropolitaine lyonnaise.
- de préciser les modalités financières d'investissement et de fonctionnement et leur répartition entre membres du groupement
- de prévoir la demande de subventions dans le cadre du Fonds Vert, du programme Mobi'lyse, et plus globalement de toute subvention que seule la Métropole de Lyon peut règlementairement percevoir, pour le compte et au nom des parties, ainsi que le reversement de ces subventions aux parties
- de prévoir toute autre demande de subventions par le Coordonnateur pour le compte et au nom des parties, ainsi que les modalités de reversement de ces dernières aux parties par l'intermédiaire de la Métropole de Lyon
- de permettre le versement de l'incitation financière à la pratique du covoiturage au prestataire du marché d'exploitation signé par le Coordonnateur pour le compte des partenaires.

ARTICLE 2 - Étendue et description des missions du Coordonnateur

La Métropole de Lyon ou son Délégué assure le rôle de Coordonnateur du groupement. Le Coordonnateur est chargé de la gestion de la procédure de passation du marché et de l'exécution du marché.

Le Coordonnateur a en charge :

- La centralisation des besoins tels que déterminés par les membres du groupement ;
- La rédaction des pièces du dossier de consultation du groupement ;
- Le déroulement de la procédure : mesures de publicité, réception et analyse des offres, négociation le cas échéant, information des candidats ;
- L'attribution, la signature et la notification du marché ;
- Le suivi de l'exécution financière, technique et administrative du marché ;

- La coordination des travaux et l'information régulière de chaque partenaire sur l'avancement des études et du déploiement ;
- La passation et l'exécution comptable d'une convention de financement avec le prestataire chargé du versement de l'incitation financière aux covoitureurs ;
- Le versement des incitations financières au covoiturage des membres du groupement de commande au prestataire ;
- Le dépôt de demandes de subventions autres que celles que la Métropole peut seule règlementairement recevoir, la passation et l'exécution comptable de toute convention financière nécessaire à leur perception ainsi que le reversement à la Métropole qui restitue aux partenaires leur quote-part respective le cas échéant.

Nonobstant toute délégation de compétence, la Métropole assure :

- Le dépôt de la demande de subvention au titre du Fonds Vert, auprès de l'Etat ou de son représentant, pour 2023,
- Le dépôt de la demande de subvention au titre du Fonds Mobi'Lyse, auprès de la DREAL,
- La passation et l'exécution comptable éventuelle d'une convention de financement au titre du Fonds Vert avec l'Etat ou son représentant, pour 2023,
- La passation et l'exécution comptable éventuelle d'une convention de financement au titre du Fonds Mobi'Lyse avec la DREAL,
- Plus globalement, le dépôt de demande de toute subvention qu'elle seule peut règlementairement recevoir ainsi que la passation et l'exécution comptable de toute convention financière nécessaire à sa perception. Les subventions ainsi récupérées par la Métropole sont ensuite reversées aux Partenaires selon leur quote-part respective.

En cas de délégation de compétence, la Métropole de Lyon gère les flux financiers depuis et à destination du Délégué pour le compte des Partenaires. A ce titre, la Métropole :

- Rembourse au Délégué l'intégralité des frais liés au déploiement, à l'exploitation des lignes et au versement des incitations financières,
- Récupère auprès des Partenaires leur quote-part de dépense et leur reverse leur quote-part de recette.

En accord avec les membres du groupement, le Coordonnateur est compétent pour prendre toute décision à intervenir avant, pendant et après la notification du marché, y compris la déclaration sans suite ou d'infructuosité, résiliation, application de pénalités...

Chaque membre du groupement émet son avis sur l'analyse des candidatures et des offres, sur le choix du titulaire, et est concerté lors de l'exécution du marché avant certaines prises de décision (résiliation, application de pénalités, modification du contrat, admission/rejet/réfaction, décompte général et définitif, arrêt des prestations).

Les membres sont sollicités par un courriel du Coordonnateur. Sans réponse dans un délai de 15 jours ouvrables, l'avis est réputé favorable.

Le Coordonnateur du groupement a en charge la gestion des précontentieux et contentieux liés à la procédure lancée en groupement et/ou à l'exécution des prestations, sans porter atteinte au droit pour n'importe quel membre d'assurer, par lui-même, sa défense. En conséquence, le Coordonnateur s'engage à informer l'ensemble des parties dès la naissance d'un éventuel litige.

ARTICLE 3 - Obligations des parties

Le Coordonnateur s'engage à transmettre les résultats des études de covoiturabilité menées sur chaque corridor à l'ensemble des parties à la présente convention de groupement concernées respectivement par chaque corridor étudié. Il reconnaît disposer des droits de propriété intellectuelle afférents, permettant cette diffusion. La responsabilité des autres partenaires ne pourra d'aucune manière être recherchée pour tous litiges liés à la propriété des résultats de cette étude.

Les parties à la présente convention s'engagent à transmettre au Coordonnateur et au prestataire retenu les éléments et résultats d'études déjà menées dont elles disposent afin d'alimenter le projet.

Les parties s'engagent également à :

- Prendre en charge leur quote-part financière, sur les différentes phases du projet,
- Assurer le suivi administratif (délibération, avenant...) et comptable,
- Assurer le suivi budgétaire (prévisions des crédits...).
- Notifier leur décision de poursuivre l'étude et de concrétiser ou non les lignes de covoiturage sur leur territoire une fois les études de conception réalisées (soit à la fin de la phase 1 et à la fin de la phase 2 concernant les études de covoiturabilité).
- Le cas échéant, conclure une convention de financement avec l'opérateur retenu relative au versement des aides financières à la pratique du covoiturage par ligne de covoiturage déployée sur leur territoire avec les Parties concernées par son exploitation.
- Contribuer également à parts égales au financement de l'incitation financière versée aux conducteurs, le cas échéant. Le paiement des incitations est géré par le Coordonnateur. Les modalités financières encadrant ces versements sont détaillées dans la convention de financement liant le Coordonnateur et l'opérateur.

DISPOSITIONS TECHNIQUES

ARTICLE 4 - Avis sur les études, le déploiement et l'exploitation des lignes de covoiturage

Le Coordonnateur associe les Partenaires tout au long du projet, des études à la fin de l'exploitation des lignes. Il sollicite régulièrement leur approbation pendant les phases d'étude d'opportunité et de faisabilité, de déploiement et pendant l'exploitation des services. Le Coordonnateur transmet les documents nécessaires aux partenaires.

Le partenaire dispose d'un délai de 4 semaines, à compter de la réception du dossier d'étude complet remis par le Coordonnateur, pour notifier sa décision de concrétiser la ligne de covoiturage, soit le déploiement et l'exploitation pendant 3 ans selon les modalités définies en Copil, ou faire ses observations sur chacun des corridors qui le concerne.

Le partenaire formalisera son engagement de poursuite dans un courrier et précisera les modalités de fonctionnement suivantes :

- Corridor(s) concerné(s),
- Localisation et nombre d'arrêts, ainsi que l'identification des gestionnaires de voiries et maîtrise foncière à solliciter dans le cadre de l'implantation du mobilier connecté (documents d'autorisation d'intervention sur la voirie),
- Le cas échéant, montant de l'enveloppe dédiée à l'incitation financière.

Des groupes de travail thématiques pourront être proposés aux parties concernées par le sujet identifié et abordé. La gouvernance du projet est assurée par les parties concernées par chaque corridor ou ligne, décisionnaires. Le SMT AML, SYTRAL Mobilités en tant qu'AOMTL, et la DREAL seront associés pour coordination lors des réunions et comités qui le justifieraient : de par le périmètre ou de par le champ d'action.

Le projet de réseau de ligne sera organisé en Cotec et en Copil, pour chaque corridor étudié puis pour chaque ligne concrétisée. L'ensemble des parties se réuniront également annuellement, en sus, pour un comité de suivi global du réseau de ligne.

ARTICLE 5 - Remise d'ouvrage : mobilier des arrêts des lignes

La remise d'ouvrage au partenaire a lieu concomitamment à la réception des travaux et dès lors que les éventuelles réserves ne s'opposent pas à la mise en service des ouvrages. Cette remise d'ouvrage sera précédée des opérations préalables (OPR) auxquelles la partie qui récupère l'ouvrage sera invitée.

La remise des ouvrages entraîne le transfert des droits et obligations attachés aux biens. La garde, la gestion et l'entretien des ouvrages après la remise d'ouvrage sont de la responsabilité du partenaire et du propriétaire foncier.

Cette remise d'ouvrage fera l'objet d'un procès-verbal qui mentionnera les délais durant lesquels le Coordonnateur s'engage à faire lever les réserves. Le procès-verbal sera établi en double exemplaire et signé par les autorités compétentes des deux parties.

ARTICLE 6 - Subrogation

Le Coordonnateur est autorisé par les partenaires, au nom et pour le compte de ceux-ci, à solliciter directement les autorisations nécessaires à la réalisation des travaux.

À compter de la remise des ouvrages, et sauf pour la levée des réserves éventuelles restant à la charge du maître d'ouvrage au titre de la garantie de parfait achèvement, les partenaires sont subrogés dans l'ensemble des garanties, droits et obligations du maître d'ouvrage pour la mise en œuvre des garanties contractuelles. Cette subrogation ne vaut que pour les ouvrages qui lui sont remis.

Les marchés passés par le Coordonnateur en tant que maître d'ouvrage avec les locateurs d'ouvrage devront prévoir cette subrogation.

Le maître d'ouvrage reste cependant compétent pour traiter les réclamations des entreprises pour le règlement financier de leur marché et l'établissement du décompte définitif ainsi que jusqu'à la fin des contentieux afférents.

DISPOSITIONS FINANCIERES

ARTICLE 7 - Modalités financières

Le plan de financement global déposé au Fonds Vert 2023 du projet d'étude et de création d'un réseau structurant de lignes de covoiturage est disponible en Annexe 1 de la convention consolidée.

7.1 - Réalisation des études

Le projet est composé de 13 corridors, dont 11 seront étudiés dans le cadre de cette convention de groupement de commande. Les 2 corridors restants ont déjà été étudiés en amont de la constitution du groupement de commande. L'ensemble des résultats d'études de covoiturabilité déjà livrés et en lien avec les 13 corridors cités seront mis à disposition du groupement de commande.

Le principe de répartition financière suivant a été décidé entre les parties : Chaque partie aura financièrement à sa charge une part des études qui concernent son territoire. Le coût du reste des études à mener sur chaque corridor est réparti à part égales entre les parties concernées par le corridor.

Le tableau 4-a en annexe 4 présente les montants financiers de la phase Etudes par corridor.

Les coûts présentés sont les montants facturés et payés pour toutes les études réalisées à la date de l'avenant n°2 de la convention.

Ainsi, sur la partie Etudes, les sommes dues par chaque partie prenante pour tous les corridors les concernant sont détaillées en annexe 4 tableau 4-b (investissement en € TTC). Dans le cas où le coût réel serait inférieur aux montant prévisionnels indiqués, les montants seront recalculés au prorata des dépenses réalisées (y compris les révisions de prix).

Le paiement des prestations au titulaire des marchés lancés dans le cadre de la présente convention, est effectué directement par le Coordonnateur.

La Métropole de Lyon a réalisé les demandes de subvention au nom et pour le compte des parties du groupement. Elle percevra les recettes et se chargera de les reverser à chacune des parties selon le détail de répartition présenté à l'article 7.5.1.

Les tableaux 4-c et 4-d de l'annexe 4 présentent les montants financiers prévisionnels des subventions Mobi'Lyse (inchangés par rapport aux montants présentés dans la convention initiale) et Fonds vert 2023 (ajustés par rapport aux montants présentés dans la convention initiale) pour la partie Etudes par territoire.

7.2 - Déploiement et exploitation des lignes de covoiturage

Selon les résultats des études, c'est-à-dire en cas d'identification d'un potentiel de covoiturabilité ou non, et d'accord de l'ensemble des parties concernées par un corridor, la ligne de covoiturage sera concrétisée (selon les conditions de l'article 4).

Le principe de répartition financière suivant a été décidé entre les parties : Chaque partie aura financièrement à sa charge le déploiement du ou des arrêt(s) de la ligne de covoiturage localisés sur son territoire. Le coût de l'exploitation de la ligne de covoiturage sur chaque corridor est réparti à parts égales entre les parties concernées par cette ligne de covoiturage.

7.2.1. Déploiement des arrêts

Les 7 corridors (le corridor Trévoux – Métropole de Lyon est composé de deux sous-corridors) identifiés comme réalisables pour une phase de déploiement - exploitation sont présentés dans le tableau suivant :

Tableau des 7 corridors

Corridor	Nombre de collectivités concernées	Collectivités	Dénomination initiale des corridors
Diémoz / Heyrieux / Vénissieux (RD318)	3	COLL'in Communauté / CC Est Lyonnais / Métropole de Lyon	Charantonnay / Heyrieux / Vénissieux
Saint-Laurent-de-Mûre / ZI-mi-plaine/ Métropole de Lyon (RD306)	2	CC Est Lyonnais / Métropole de Lyon	Saint-Laurent-de-Mûre / ZI-mi-plaine/ Métropole de Lyon (RD306)
Ampuis / Vienne / Lyon (A7)	2	Vienne Condrieu Agglomération / Métropole de Lyon	Vienne / Lyon
Mornant / Brignais / Métropole de Lyon (A450)	3	CC Pays Mornantais / CC Vallée du Garon / Métropole de Lyon	Mornant /Métropole de Lyon via CCVG
Mornant / Brindas / Marcy l'Etoile via RD30	3	CC Pays Mornantais / CC Vallons du Lyonnais / Métropole de Lyon	Brindas / Métropole de Lyon via Marcy l'Etoile
Trévoux / Saint Germain au Mont d'Or Gare via RD 51 et Trévoux – Villeurbanne via A46	2	CC Dombes Saône Vallée / Métropole de Lyon	Trévoux / Métropole de Lyon

Montluel / Beynost / Mezzieu ZI / Aéroport Lyon Saint-Exupéry / Villeurbanne (A42+A432)	4	CC de la Côtère à Montluel / CC de Miribel et du Plateau / CC Est Lyonnais / Métropole de Lyon	Ambérieu-en-Bugey / Métropole de Lyon Et Montluel / Mezzieu ZI / Aéroport Saint-Exupéry
--	---	--	---

Les études de faisabilité, et d'opportunité pour les corridors restant en étude, ont permis d'évaluer le nombre d'arrêts pour chaque corridor, et ainsi pour chaque partie pour l'ensemble des corridors concernant chaque partie. Le nombre d'arrêts s'établit à soixante-dix-huit arrêts. Ce volume global se répartit selon la projection estimative suivante entre les collectivités :

Tableau du nombre d'arrêts par partie prenante

Partie	Nombre d'arrêts modélisés dans les études	Nombre d'arrêts initialement prévus (convention)
CCVG	5	5
COPAMO	12	6
CCVL	8	5
3CM	5	5
CCMP	1	6
CCEL	9	7
Métropole de Lyon	26	21
VCA	6	5
COLL'in Communauté	3	5
CCDSV	3	3
Total	78	68

Les panneaux de signalisation, ou de pré-signalisation, liés à l'exploitation, positionnés sur soixante-dix-huit arrêts estimés à l'issue des études de faisabilité, répartis sur sept lignes de covoiturage, seront déployés et exploités dans le cadre de ce groupement de commande. Le nombre de panneaux à message variable ou inertes, sera évalué définitivement en phase de déploiement.

Selon le principe de répartition financière pré-énoncé, les sommes dues par chacune des parties comprennent les dépenses afférentes à la réalisation des lignes de covoiturage, dans la mesure où la ligne de covoiturage les concerne directement.

Le déploiement des arrêts est un coût d'investissement, ponctuel et unique. Sachant que certains arrêts pourront être mutualisés entre les lignes de covoiturage sur le plan du fonctionnement, le principe d'investissement restera identique pour leur création : le territoire accueillant l'arrêt en question sur son périmètre aura son financement à charge et percevra la recette associée du ou des Fonds précisés dans la convention.

Le détail estimatif du coût (HT et TTC) de déploiement d'un arrêt intègre les postes suivants : paramétrage de l'application numérique de la ligne, mobilier (panneaux à l'arrêt ou de pré-signalisation à message variable), Gestion et pose du déploiement (panneaux, ...).

Pour le déploiement des arrêts dans le cadre de la mise en œuvre des lignes de covoiturage et à la suite des études, le détail des sommes estimées (investissement en TTC) dues par chaque collectivité est détaillé en annexe 5 dans le tableau 5-a (sommes estimées par territoire). Les montants des dépenses en investissement correspondent aux montants estimatifs plafonds des dépenses. Dans le cas où le coût réel serait inférieur aux montants prévisionnels indiqués, les montants seront recalculés au prorata des dépenses réalisées (y compris les révisions de prix). À l'issue du marché, les montants plafonds pourront être augmentés de 10%, si les offres sont au-dessus de 10% des estimations de la présente convention conformément à l'article 9. Il s'agit d'une estimation qui pourra faire l'objet d'un réajustement en fonction du coût réel (y compris les révisions de prix).

Le tableau 5-a de l'annexe 5 présente les montants des subventions estimées pour chaque territoire sur le déploiement des arrêts.

Les montants financiers estimés ont été calculés en tenant compte du plafond d'attribution des aides publiques directes ne pouvant être portées à plus de 80 % du montant prévisionnel de la dépense subventionnable engagée par le demandeur.

Ce plafond de 80% découle du III° de l'article L.1111-10 du CGCT qui dispose que :

« III.-A l'exception des collectivités territoriales et groupements de collectivités territoriales de Guadeloupe, Guyane, La Réunion, Martinique, Mayotte, Saint-Barthélemy, Saint-Martin et Saint-Pierre-et-Miquelon, toute collectivité territoriale ou tout groupement de collectivités territoriales, maître d'ouvrage d'une opération d'investissement, assure une participation minimale au financement de ce projet.

Sans préjudice de l'application de l'article 9 de la loi n° 2003-710 du 1er août 2003 d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine, cette participation minimale du maître d'ouvrage est de 20 % du montant total des financements apportés par des personnes publiques à ce projet. »

7.2.2. Exploitation des lignes

L'exploitation de la ligne de covoiturage est un coût de fonctionnement, engagé sur 3 ans.

Cela comprend :

- Le coût d'exploitation,
- Le coût de maintenance
- Le coût de communication et d'animation
- Les garanties Départ ou Retour,
- L'audit à compter de la 2^{ème} année.

Le détail du coût d'exploitation d'une ligne (fonctionnement, en HT et TTC), est réparti à parts égales entre les parties du groupement de commande accueillant au moins un arrêt de la ligne en question sur leur territoire. Le détail du coût d'exploitation est estimé dans le tableau suivant. Il s'agit d'une estimation qui pourra faire l'objet d'un réajustement en fonction du coût réel (y compris les révisions de prix).

	Année 1 (HT)	Année 2 (HT)	Année 3 (HT)	TOTAL (HT)
Exploitation	584 000 €	584 000 €	584 000 €	1 752 000 €
Maintenance	146 000 €	146 000 €	146 000 €	438 000 €
Animation & Communication	493 000 €	295 000 €	295 000 €	1 083 000 €
Audit	- €	30 000 €	30 000 €	60 000 €
Garantie départ	282 000 €	169 000 €	85 000 €	536 000 €
<i>Incidations financières optionnelles (IF)</i>	150 000 €	224 000 €	188 000 €	562 000 €
Total pour 8 lignes (hors IF)	1 505 000 €	1 224 000 €	1 140 000 €	3 869 000 €
Total par ligne (hors IF)	188 125 €	153 000 €	142 500 €	483 625 €
Coût estimé (hors subventions) par partie dans le cas où la ligne concerne 2 parties	94 063 €	76 500 €	71 250 €	241 813 €
Coût estimé (hors subventions) par partie dans le cas où la ligne concerne 3 parties	62 708 €	51 000 €	47 500 €	161 208 €
Coût estimé (hors subventions) par partie dans le cas où la ligne concerne 4 parties	47 031 €	38 250 €	35 625 €	120 906 €
Total IF par ligne	18 750 €	28 000 €	23 500 €	70 250 €
<i>IF par partie si 2 parties</i>	9 375 €	14 000 €	11 750 €	35 125 €
<i>IF par partie si 3 parties</i>	6 250 €	9 333 €	7 833 €	23 417 €
<i>IF par partie si 4 parties</i>	4 688 €	7 000 €	5 875 €	17 563 €

Les coûts d'exploitation ci-avant ont été affinés à l'issue des études de faisabilité. Les estimations affinées des coûts d'exploitation sont données en annexe 5 tableau 5-b de la convention consolidée.

Le Coordonnateur émettra une alerte aux parties prenantes dans le cas où le rythme de consommation d'une ou plusieurs enveloppe(s) financière(s) ressortirait comme trop élevé par rapport à une consommation linéaire sur l'année d'exploitation.

Ainsi, sur la partie Exploitation de l'ensemble des 7 corridors listés dans le tableau des corridors ci-avant, le détail des sommes estimées (en € TTC) dues sur 3 ans d'exploitation (hors incitations financières) par chaque collectivité est donné dans le tableau 5-b de l'annexe 5. Les montants correspondent à des montants estimatifs plafonds des dépenses, les hypothèses hautes de potentiels et de dépenses ayant été retenues dans les calculs. Dans le cas où le coût réel serait inférieur aux montant prévisionnels indiqués, les montants seront recalculés au prorata des dépenses réalisées (y compris les révisions de prix). À l'issue du marché, les montants plafonds pourront être augmentés de 10%, si les offres sont au-dessus de 10% des estimations de la présente convention conformément à l'article 9.

Le tableau 5-b de l'annexe 5 présente les montants des subventions Fonds verts estimées pour chaque territoire sur les 3 années d'exploitation.

Le paiement des prestations au titulaire du marché, lancé dans le cadre de la présente convention, est effectué directement par le Coordonnateur.

La Métropole de Lyon réalise les demandes de subvention au nom et pour le compte des parties du groupement. Elle percevra les recettes et se chargera de les reverser à chacune des parties selon le détail de répartition présenté dans l'article 7.5.1.

7.3 - Incitations financières

L'incitation financière potentiellement versée aux covoitureurs de chaque ligne de covoiturage est un coût de fonctionnement net de taxe, engagé sur 3 ans. Les subventions Fonds vert 2023 pour les incitatifs financiers ont été attribuées sur l'année 1 d'exploitation.

Le principe de répartition financière suivant a été décidé entre les parties : Le montant de l'enveloppe dédiée à l'incitation financière d'une ligne de covoiturage est réparti à parts égales entre les parties concernées par cette ligne de covoiturage. C'est-à-dire que lorsqu'une ligne de covoiturage relie les territoires de plusieurs partenaires, l'ensemble des partenaires disposant d'au moins un arrêt sur la ligne contribue à part égale au financement de l'incitation financière versée aux conducteurs. Le paiement des incitations financières est géré par le Coordonnateur. Le prévisionnel de dépenses estimatives suivant est fondé sur les chiffrages financiers des études de faisabilité et le barème des briques de service validé

en comité de pilotage global du 27 février 2025 (les estimations issues des études font référence aux hypothèses hautes en termes de potentiels et de modalités d'exploitation, incluant la politique de communication – animation dédiée à l'opérateur).

Les briques de services sont les suivantes :

- Une plage d'ouverture sur la journée en semaine et le week-end ouvrant droit à une assistance téléphonique,
- Des plages horaires d'heures de pointe du matin et du soir, en semaine, sur lesquelles les incitations financières sont activées,
- Une indemnité par passager (IPP) versée au Conducteur avec des distances minimales et maximales d'activation et la valeur uniformisée de l'IPP,
- Une indemnité sièges libres (ISL) versée au conducteur en phase de lancement : variable selon les lignes par exemple selon un critère de distance minimale ou de type de trajet,
- Une participation du passager au partage de frais avec une valeur uniformisée sur toutes les lignes et des critères spécifiques donnant droit à une gratuité.

Le référentiel initialement considéré était celui d'une indemnisation versée au conducteur par passager transporté entre deux arrêts d'une même ligne (IPP). L'indemnité conducteur reposera sur une participation passager complétée par une incitation financière des Partenaires. Des indemnités de sièges libres (ISL) pourront être offertes aux conducteurs, dans le cadre de l'exploitation du service, en phase de lancement.

L'incitation financière estimée pourra être adaptée au cas par cas de chaque ligne, il s'agit d'une estimation de répartition qui pourra faire l'objet d'un réajustement sur accord express de l'ensemble des parties concernées par la ligne.

Le détail des montants de dépenses estimés pour les incitations financières sur les 3 ans d'exploitation par chaque collectivité est donné en annexe 5 tableau 5-c de la convention consolidée. Les montants donnés correspondent aux montants estimatifs relevant de l'hypothèse haute des études de faisabilité et des briques de services validées en comité de pilotage CoHNS global du 27 février 2025.

Dans le cas où le coût réel serait inférieur aux montants prévisionnels indiqués, l'incitation financière mise en place pour chaque ligne de covoiturage du réseau sera calculée au prorata des dépenses réalisées.

Le tableau 5-c de l'annexe 5 présente les montants des subventions Fonds verts estimées en fin d'étude de faisabilité pour les incitatifs financiers sur l'année 1 d'exploitation.

Chaque partie prenante devra délibérer la politique d'incitations financières validée en comité de pilotage du 27 février 2025 et le budget associé à celle-ci, dans une logique de cohérence par ligne de covoiturage entre les territoires concernés par une même ligne, en lien avec la clé de répartition définie dans la convention.

Les montants financiers mis en œuvre correspondront aux enveloppes plafonds annuelles délibérées par les parties prenantes.

Le Coordonnateur veillera à proposer une enveloppe financière globale par corridor suffisante ainsi qu'une cohérence globale annuelle à l'échelle du réseau des lignes CoHNS déployées afin de garantir le bon fonctionnement des lignes par année d'exploitation.

Le Coordonnateur émettra une alerte aux parties prenantes dans le cas où le rythme de consommation d'une ou plusieurs enveloppe(s) financière(s) ressortirait comme trop élevé par rapport à une consommation linéaire sur l'année d'exploitation.

7.4 - Modalités de remboursement des dépenses réalisées pour le compte du groupement

7.4.1. Modalités de remboursement liées aux dépenses d'études, de déploiement et d'exploitation des lignes de covoiturage

Il est convenu que :

- Les partenaires procèdent au versement du remboursement des montants avancés par la Métropole de Lyon sur la phase étude après le solde de celle-ci, sur la base d'un état des dépenses réalisées visé par le trésorier ; cet état sera accompagné d'un détail des dépenses réalisées par le Coordonnateur.
- Les partenaires procèdent au versement du remboursement des montants avancés par la Métropole de Lyon sur la phase de déploiement après le solde de celle-ci, sur la base d'un état des dépenses réalisées visé par le trésorier ; cet état sera accompagné d'un détail des dépenses réalisées par le Coordonnateur.
- Les partenaires procèdent au versement annuel du remboursement des montants avancés par la Métropole de Lyon sur la phase exploitation sur la base d'un état des dépenses réalisées visé par le trésorier ; cet état sera accompagné d'un détail des dépenses réalisées par le Coordonnateur.

7.4.2. Modalités de remboursement liées aux incitations financières des lignes de covoiturage

Le Coordonnateur verse les incitations financières, selon les modalités fixées dans la convention de financement le liant au prestataire pour le reversement de l'incitation propre à chaque ligne de covoiturage, dans le respect des clés de répartition des frais liés à l'opération indiquées ci-dessus (article 7.3). La Métropole de Lyon adressera une demande de remboursement aux Partenaires concernés par la ligne sur la base d'un état des dépenses réalisées visé par le trésorier de la Métropole ; cet état sera accompagné d'un détail des dépenses réalisées par le Coordonnateur.

7.5 - Modalités de perception et de reversement des recettes

La Métropole de Lyon opérera les différents reversements détaillés ci-après auprès des autres parties par virement administratif à chaque partie sur les comptes ouverts indiqués en Annexe 2.

7.5.1. Recettes liées aux études, au déploiement et à l'exploitation des corridors

Pour la réalisation des études des onze corridors, le déploiement et l'exploitation du réseau de sept lignes de covoiturage sur 3 ans, le Fonds Vert 2023 de l'Etat et le Fonds Mobi'Lyse de la DREAL ont été sollicités (voir Annexe 1) :

- Fonds Vert 2023 : 71 010 € pour les études + 562 500 € pour le déploiement + 1 934 500 € pour l'exploitation + 75 000 € d'incitation financière (50% année 1)
- Fonds Mobi'Lyse : 5 900 € pour les études + 117 000 € pour le déploiement

La Métropole de Lyon percevra les recettes de l'Etat et de la DREAL dans le cadre du Fonds Vert 2023 et du Fonds Mobi'Lyse, et les reversera à chaque partie selon les clés de répartition suivantes :

- Ligne de covoiturage réalisée par 2 parties :
 - o Etude : Chaque partie perçoit 50% de la recette sur le coût d'étude de la ligne,
 - o Déploiement : Chaque partie perçoit 100 % de la recette pour chaque arrêt réalisé sur son territoire, soit 50% du coût d'un arrêt HT,

- Exploitation : Chaque partie perçoit 50% de la recette sur le coût d'exploitation.

Corridors	Collectivités percevant une recette Fonds vert 2023
Saint-Laurent-de-Mûre / ZI mi-plaine / Métropole de Lyon (RD306)	CC Est Lyonnais / Métropole de Lyon
Mornant / Brindas / Marcy l'Etoile via RD30 *	CC Vallons du Lyonnais / Métropole de Lyon *
Trévoux / Saint-Germain-au-Mont-D'Or / Métropole de Lyon (RD51) et Trévoux – Villeurbanne (A46)	CC Dombes Saône Vallée / Métropole de Lyon

* La ligne Mornant / Brindas / Marcy l'Etoile via RD30 est un cas particulier avec une différence entre le nombre de parties prenantes participant à la réalisation de la ligne et le nombre de parties prenantes bénéficiant d'une recette de l'Etat. Ainsi la 3^{ème} partie prenante à la ligne RD30, la Communauté de Communes du Pays Mornantais (COPAMO), ne bénéficie pas de reversement de recette dans le cadre du réseau de lignes métropolitaines CoHNS.

- Ligne de covoiturage réalisée par 3 parties en Etudes et par 2 parties en Déploiement/ Exploitation :
 - Etude à 3 parties : Chaque partie perçoit 1/3 de la recette sur le coût d'étude de la ligne,

Corridor	Collectivités percevant une recette Fonds vert 2023 ou Mobi'Lyse
Ampuis / Vienne / Lyon (A7)	Vienne-Condrieu Agglomération / CC Pays d'Ozon / Métropole de Lyon

- Déploiement à 2 parties : Chaque partie perçoit 100 % de la recette pour chaque arrêt réalisé sur son territoire, soit 50% du coût d'un arrêt HT,
- Exploitation à 2 parties : Chaque partie perçoit 50% de la recette sur le coût d'exploitation.

Corridor	Collectivités percevant une recette Fonds vert 2023 ou Mobi'Lyse
Ampuis / Vienne / Lyon (A7)	Vienne-Condrieu Agglomération / Métropole de Lyon

- Ligne de covoiturage réalisée par 3 parties :
 - Etude : Chaque partie perçoit 1/3 de la recette sur le coût d'étude de la ligne,
 - Déploiement : Chaque partie perçoit 100 % de la recette pour chaque arrêt réalisé sur son territoire, soit 50% du coût d'un arrêt HT,
 - Exploitation : Chaque partie perçoit 1/3 de la recette sur le coût d'exploitation.

Corridor	Collectivités percevant une recette Fonds vert 2023
Diémoz / Heyrieux / Vénissieux (RD318)	COLL'in Communauté / CC Est Lyonnais / Métropole de Lyon
Mornant / Brignais / Métropole de Lyon (A450)	CC Pays Mornantais / CC Vallée du Garon / Métropole de Lyon

- Ligne de covoiturage réalisée par 5 parties en Etudes et 4 parties en Déploiement/ Exploitation :
 - o Etude : Chaque partie perçoit 20% de la recette sur le coût d'étude de la ligne,

Corridor	Collectivités percevant une recette Fonds vert 2023
Ambérieu-en-Bugey / Beynost / Meyzieu ZI / Aéroport Saint-Exupéry / Villeurbanne (A42+A432)	CC de la Plaine de l'Ain / CC de la Côtière à Montluel / CC de Miribel et du Plateau / CC Est Lyonnais / Métropole de Lyon

- o Déploiement : Chaque partie perçoit 100 % de la recette pour chaque arrêt réalisé sur son territoire, soit 50% du coût d'un arrêt HT,
- o Exploitation : Chaque partie perçoit 25% de la recette sur le coût d'exploitation.

Corridor	Collectivités percevant une recette Fonds vert 2023
Beynost / Meyzieu ZI / Aéroport Saint-Exupéry / Villeurbanne (A42+A432)	CC de la Côtière à Montluel / CC de Miribel et du Plateau / CC Est Lyonnais / Métropole de Lyon

Le montant prévisionnel de reversement de la recette Fonds Vert 2023 sur la partie étude (investissement) à chaque partie a été mis à jour avec les estimations des études de faisabilité et les validations en comité de pilotage global CoHNS du 27 février 2025 et est présenté dans les tableaux 4-a, 4-b et 4-d de l'annexe 4 de la convention consolidée.

Le montant prévisionnel de reversement de la recette Fonds Vert 2023 sur la partie déploiement (investissement) à chaque partie a été mis à jour avec les estimations des études de faisabilité et des validations en comité de pilotage global CoHNS du 27 février 2025 et est donné dans le tableau 5-a de l'annexe 5 de la convention consolidée.

Le montant prévisionnel de reversement de la recette Fonds Vert 2023 sur la partie exploitation (fonctionnement) à chaque partie a été mis à jour avec les estimations des études de faisabilité et des validations en comité de pilotage global CoHNS du 27 février 2025 et est donné dans le tableau 5-b de l'annexe 5 de la convention consolidée.

Le montant prévisionnel de reversement de la recette Fonds Vert 2023 sur la partie incitations financières (fonctionnement) à chaque partie a été mis à jour avec les estimations des études de faisabilité et des validations en comité de pilotage global CoHNS du 27 février 2025 et est donné dans le tableau 5-c de l'annexe 5 de la convention consolidée.

Le montant prévisionnel de reversement de la recette Fonds Mobi'Lyse à chaque partie concernée par une ligne de covoiturage sur le périmètre du Fonds Mobi'Lyse, sur la partie étude (investissement), est donné dans le tableau 4-c de l'annexe 4 de la convention consolidée.

Le montant prévisionnel de reversement de la recette Fonds Mobi'Lyse à chaque partie concernée par une ligne de covoiturage sur le périmètre du Fonds Mobi'Lyse, sur la partie déploiement (investissement) a été mis à jour et est présenté dans le tableau 5-a de l'annexe 5 de la convention consolidée.

7.5.2. Recettes liées au versement de l'incitation financière

La Métropole de Lyon reversera la recette de l'Etat perçue dans le cadre du Fonds Vert 2023 sur l'enveloppe d'incitation financière propre à chaque ligne de covoiturage, répartie à hauteur de 50% de l'abondement de chaque partie concernée.

Le montant total prévisionnel de la recette est de : 75 000 €

Selon les modalités de l'article 7.3, le montant prévisionnel de reversement de la recette Fonds Vert à chaque partie a été mis à jour et est présenté en annexe 5.

DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 8 - Durée de la convention

La présente convention débute à la date de sa notification suite à sa signature par l'ensemble des membres du groupement de commandes. Toute modification du contenu de la présente convention fera l'objet d'un avenant.

La convention prend fin à l'issue des trois ans d'exploitation de la dernière ligne de covoiturage mise en service et après paiement de l'ensemble des sommes dues par l'ensemble des membres.

À l'issue des trois ans d'exploitation de chaque ligne de covoiturage, les parties décideront de la poursuite de l'exploitation du service qui fera, le cas échéant, l'objet de nouvelles conventions.

ARTICLE 9 - Clause de revoyure

Les parties concernées conviennent de se rencontrer aux fins de réexaminer les conditions de la présente convention :

- au terme des études, afin de préciser les modalités de déploiement et de fonctionnement de la ligne conformément à l'article 4,
- au terme du déploiement, afin de lancer le service,
- à l'issue des marchés, si les offres sont au-dessus de 10% des estimations de la présente convention,
- si le financement de tout ou partie des études ou/et travaux ne pouvait pas être assuré par l'une ou l'autre des parties au titre de leur programmation pluriannuelle d'investissements ;
- si l'enveloppe dédiée à l'incitation financière sur la ligne de covoiturage est consommée à 80%,
- en cas d'évolution significative de la législation ou de la réglementation en relation avec l'opération objet de la présente convention,
- en cas d'évolution des compétences respectives des parties,
- sur demande de l'un des membres du groupement de commande.

Au terme de cette rencontre et de l'examen des conditions de la convention, un avenant à la présente convention pourra être adopté.

Les parties concernées par chaque ligne s'engagent à se revoir 1 an avant la fin de l'exploitation de la ligne en question pour décider de la suite donnée au service.

ARTICLE 10 - Rémunération du Coordonnateur

Le coordonnateur ne perçoit pas de rémunération au titre de sa mission.

L'établissement Coordonnateur avance les frais de publicité, de reprographie, de retard et autres frais liés à la consultation objet du groupement de commandes. Ces frais seront ensuite répartis à parts égales entre les membres du groupement.

En cas de contentieux porté devant le Tribunal administratif, l'établissement Coordonnateur assure la défense des intérêts du groupement et avance les frais inhérents (avocat, expertise, etc....). Ces frais seront ensuite répartis à parts égales entre les membres du

AVENANT N°2 à la CONVENTION DE GROUPEMENT DE COMMANDES ET DE FINANCEMENT

relative à la création d'un réseau de lignes de covoiturage sur l'aire métropolitaine lyonnaise

groupement concernés par le litige, sauf si l'un d'entre eux avait décidé d'assurer sa défense par ses propres moyens.

ARTICLE 11 - Litiges

11.1 - Généralités

Les parties s'engagent à la tenue de pourparlers réels et sincères en vue de la résolution de tout litige concernant l'interprétation ou l'application de la présente convention.

Dans l'hypothèse où ces pourparlers n'aboutiraient pas à une résolution amiable du litige, celui-ci serait soumis à la compétence exclusive du Tribunal Administratif de Lyon.

11.2 - Réalisation de travaux

Le Coordonnateur aura la charge du règlement des litiges avec les entreprises chargées de l'exécution des études et travaux. Il informera les partenaires des litiges en cours concernant les ouvrages destinés à lui être remis.

ARTICLE 12 - Assurance

Le Coordonnateur prévoit d'être couvert par une assurance responsabilité civile souscrite couvrant l'ensemble des activités mentionnées dans la présente convention. Les prestataires réalisant devront également bénéficier d'une couverture assurantielle au titre des travaux réalisés.

À la suite de la remise d'ouvrage, les Parties feront leur affaire personnelle de souscrire les assurances nécessaires au titre des ouvrages exploités, c'est-à-dire couvrant les risques liés à l'exploitation de leurs arrêts.

ARTICLE 13 - Retrait d'un membre

Le membre souhaitant se retirer du groupement de commande devra motiver son retrait par courrier avec accusé réception au Coordonnateur. Son retrait sera effectif 15 jours après réception du courrier par le Coordonnateur. Dans le cas d'un retrait d'un des membres, il est convenu que les sommes dues sont celles engagées jusqu'au jour de retrait effectif.

Tout retrait effectué avant la livraison des études engagées vaut renoncement aux résultats de l'étude.

En cas de retrait d'un des membres, les autres demeurent soumis aux dispositions de la présente. Ils conviennent de se réunir dans les 15 jours lors d'un Copil extraordinaire afin de déterminer la nouvelle clé de répartition financière.

ARTICLE 14 - Clause de transférabilité de la convention

Dans le cas d'une délégation de compétence au SYTRAL par un membre, l'ensemble des parties concernées par un corridor engageant le membre délégant s'engageant à se rencontrer dans les 15 jours.

La présente convention est établie en quatorze exemplaires originaux

Fait à Lyon, le

Pour la METROPOLE DE LYON	Pour le Président et par délégation Le Vice-Président, Jean-Charles KOHLHAAS
Pour SYTRAL Mobilités	Le Président Bruno BERNARD
Pour la Communauté de Communes du Pays Mornantais (COPAMO)	Le Président Renaud PFEFFER
Pour la Métropole de Saint-Etienne	Le Président Gaël PERDRIAU
Pour la Communauté d'Agglomération Vienne-Condrieu (VCA)	Le Président Thierry KOVACS
Pour la Communauté de Communes du Pays de l'Ozon (CCPO)	Le Président Pierre BALLELIO
Pour la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais (CEEL)	Le Président Daniel VALERO
Pour la Communauté de Communes COLLINES ISERE NORD COMMUNAUTE (COLL'in Communauté)	Le Président René PORRETTA

Pour la Communauté de Communes des Vallons du Lyonnais (CCVL)	Le Président Daniel MALOSSE
Pour la Communauté de Communes de la Vallée du Garon (CCVG)	La Présidente, Françoise GAUQUELIN
Pour la Communauté de Communes Dombes Saône Vallée (CCDSV)	Le Président Marc PECHOUX
Pour la Communauté de Communes de Miribel et du Plateau (CCMP)	La Présidente Caroline TERRIER
Pour la Communauté de Communes de la Côtière à Montluel (3CM)	Le Président Phillipe BELAIR
Pour la Communauté de Communes de la Plaine de l'Ain (CCPA)	Le Président Jean-Louis GUYADER

Sommaire des annexes de la convention consolidée

Annexe 1 : Plan de financement global déposé au Fonds Vert 2023

Annexe 2 : RIB

Annexe 3 : Plan de financement de la convention initiale

Annexe 4 : Montants financiers de la phase ETUDES (Investissement) mis à jour à l'issue des études de faisabilité et des validations du comité de pilotage global CoHNS du 27.02.2025

Tableau 4-a. Détail par corridor des montants financiers des études d'opportunité et de faisabilité (€ HT)

Tableau 4-b. Coût des études par territoire avant et après subvention (en investissement € HT et TTC)

Tableau 4-c. Montants financiers prévisionnels de la subventions Mobi'Lyse pour le poste Etudes par territoire (€ net de taxe)

Tableau 4-d. Montants financiers prévisionnels de la subventions Fonds Vert 2023 pour le poste Etudes par territoire (€ net de taxe)

Annexe 5 : Tableaux des montants financiers estimés pour le déploiement, l'exploitation et les incitatifs financiers (dont garanties départ) mis à jour à l'issue des études de faisabilité et des validations du comité de pilotage global CoHNS du 27.02.2025

Tableau 5-a. Montants financiers DEPLOIEMENT des arrêts (investissement €TTC) et montants des subventions Mobi'Lyse et Fonds vert estimés avec redistribution appliquée par territoire pour le déploiement des arrêts (€ net de taxe)

Tableau 5-b. Montants financiers par territoire pour le poste EXPLOITATION (fonctionnement, en € TTC) et montants des subventions Fonds vert estimés avec redistribution appliquée par territoire pour les 3 années d'exploitation (€ net de taxe)

Tableau 5-c. Montants financiers par territoire pour le poste INCITATIFS FINANCIERS et montants de subventions Fonds vert estimés par territoire pour l'année 1 de mise en service (€ net de taxe)

Annexe 1 : Plan de financement global déposé au Fonds Vert 2023 et au Fonds MobiLYSE

Postes de dépense	Coût HT	Pourcentage TVA	Coût TTC	Montant subvention Fonds Vert	Montant autre co-financement : Fonds "MobiLYSE" de la DREAL	Auto-financement TTC
Études	118 350 €	20%	142 020 €	71 010 €	5 900 €	65 110 €
Déploiement (75 arrêts, 110 panneaux à messages variables)	1 125 000 €	20%	1 350 000 €	562 500 €	117 000 €	670 500 €
Fonctionnement sur 3 ans (exploitation, maintenance, animation, communication, garantie départ)	3 869 000 €	20%	4 642 800 €	1 934 500 €	0 €	2 708 300 €
Incitations financières (1 an au démarrage de la ligne pour chacune des 8 lignes)	150 000 €	Net de taxe	150 000 €	75 000 €	0 €	75 000 €
Total	5 258 350 €	20%	5 593 620 €	2 641 010 €	122 900 €	2 552 390 €

Annexe 2 : RIB

Les versements seront effectués par virement administratif à chaque partie sur les comptes ouverts par chaque partenaire et indiqués ci-dessous.

En cas de changement de compte bancaire d'une partie, les nouvelles coordonnées seront communiquées en amont par la personne habilitée.

Pour la METROPOLE DE LYON	SIREN		200 046 977	
	APE		8411Z - Administration publique générale	
	N° d'identification à la TVA un seul numéro pour la Métropole de Lyon et l'ensemble de ses secteurs d'activité		FR 03 200 046 977	
	Relevé d'identité bancaire			
	Recette des Finances de Lyon Municipale		BDF LYON (00497)	
	Identification nationale		30001 00497 C690 0000000 05	
	IBAN		FR73 3000 1004 97C6 9000 0000 005	
	BIC		BDFEFRPPCCT	
	LISTE DES SIRET METROPOLE DE LYON, PAR BUDGET			
	Budget principal		200 046 977 00019	
Pour SYTRAL Mobilités	RELEVÉ D'IDENTITÉ BANCAIRE BANQUE DE FRANCE			
	TITULAIRE	TRESORERIE LYON MUNICIPALE ET METROPOLE LYON		
	DOMICILIATION	BDF DE LYON		
	CODE BANQUE	CODE GUICHET	NUMERO DE COMPTE	CLE RIB
	30001	00497	C690 0000000	05
	IBAN	FR73 3000 1004 97C6 9000 0000 005		
	BIC ASSOCIE	BDFEFRPPCCT		
Pour la Communauté de Communes du Pays Mornantais (COPAMO)				

Pour la Métropole de Saint-Etienne	
Pour la Communauté d'Agglomération Vienne-Condrieu (VCA)	
Pour la Communauté de Communes du Pays de l'Ozon (CCPO)	<p>Banque de France 1, Rue la Villoière 75001 PARIS</p> <p>SERVICE DE GESTION COMPTABLE GIVORS 1 RUE JACQUES PRÉVERT 69700 GIVORS</p> <p>Relevé d'Identité Bancaire (RIB) 053</p> <p>RIB : 30001 00497 D6940000000 13 IBAN : FR73 3000 1004 9706 9400 0000 013 BIC : BDFEFRPPCCT</p>
Pour la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais (CCEL)	
Pour la Communauté de Communes COLLINES ISERE NORD COMMUNAUTE (COLL'in Communauté)	
Pour la Communauté de Communes des Vallons du Lyonnais (CCVL)	
Pour la Communauté de Communes de la Vallée du Garon (CCVG)	

Pour la Communauté de Communes Dombes Saône Vallée (CCDSV)	
Pour la Communauté de Communes de Miribel et du Plateau (CCMP)	
Pour la Communauté de Communes de la Côtière à Montluel (3CM)	
Pour la Communauté de Communes de la Plaine de l'Ain (CCPA)	

Annexe 3 : Plan de financement de la convention initiale

		Métropole de Lyon	CCVG	COPAMO	VCA	CCPD	SEM	Collin	OCEL	CCVL	CCDSV	SCM	CCPA	CCMP	TOTAL
Etudes 2024	Dépense (Invest) (TTC)	62 510 €	3 680 €	3 680 €	1 920 €	1 920 €	4 620 €	3 680 €	10 240 €	5 520 €	7 950 €	18 460 €	5 940 €	11 900 €	142 020 €
	Remboursements de dépenses pour le compte des partenaires		3 680 €	3 680 €	1 920 €	1 920 €	4 620 €	3 680 €	10 240 €	5 520 €	7 950 €	18 460 €	5 940 €	11 900 €	79 510 €
	Recette Mobil'ysé (Invest) (HT)	3 250 €	613 €	613 €	327 €	327 €	770 €								5 900 €
	Recette Fonds Vert (Invest) (50% du montant HT)	31 255 €	1 840 €	1 840 €	960 €	960 €	2 310 €	1 840 €	5 120 €	2 760 €	3 975 €	9 230 €	2 970 €	5 950 €	71 010 €
	Dépense Métropole de reversement Mobil'ysé		613 €	613 €	327 €	327 €	770 €								2 650 €
	Dépense Métropole de reversement Fonds Vert		1 840 €	1 840 €	960 €	960 €	2 310 €	1 840 €	5 120 €	2 760 €	3 975 €	9 230 €	2 970 €	5 950 €	39 755 €
	Total dépenses y compris reversement	184 425 €	3 680 €	3 680 €	1 920 €	1 920 €	4 620 €	3 680 €	10 240 €	5 520 €	7 950 €	18 460 €	5 940 €	11 900 €	
	Total recettes	114 015 €	2 453 €	2 453 €	1 287 €	1 287 €	3 080 €	1 840 €	5 120 €	2 760 €	3 975 €	9 230 €	2 970 €	5 950 €	
	Dépense (Invest) (TTC)	378 000 €	90 000 €	108 000 €	90 000 €	72 000 €		90 000 €	126 000 €	90 000 €	54 000 €	90 000 €	54 000 €	108 000 €	1 350 000 €
Déploiement 2024	Remboursements de dépenses pour le compte des partenaires		90 000 €	108 000 €	90 000 €	72 000 €		90 000 €	126 000 €	90 000 €	54 000 €	90 000 €	54 000 €	108 000 €	972 000 €
	Recette Mobil'ysé (Invest) (HT)	27 000 €	22 500 €	27 000 €	22 500 €	18 000 €									117 000 €
	Recette Fonds Vert (Invest) (50% du montant HT)	157 500 €	37 500 €	45 000 €	37 500 €	30 000 €		37 500 €	52 500 €	37 500 €	22 500 €	37 500 €	22 500 €	45 000 €	562 500 €
	Dépense Métropole de reversement Mobil'ysé		22 500 €	27 000 €	22 500 €	18 000 €									90 000 €
	Dépense Métropole de reversement Fonds Vert		37 500 €	45 000 €	37 500 €	30 000 €		37 500 €	52 500 €	37 500 €	22 500 €	37 500 €	22 500 €	45 000 €	405 000 €
	Total dépenses y compris reversement	1 845 000 €	90 000 €	108 000 €	90 000 €	72 000 €		90 000 €	126 000 €	90 000 €	54 000 €	90 000 €	54 000 €	108 000 €	2 817 000 €
	Total recettes	1 156 500 €	60 000 €	72 000 €	60 000 €	48 000 €		37 500 €	52 500 €	37 500 €	22 500 €	37 500 €	22 500 €	45 000 €	1 651 500 €
	Dépense (fonctionnement) (TTC)	677 250 €	75 250 €	75 250 €	75 250 €	75 250 €		75 250 €	244 563 €	112 876 €	112 876 €	112 876 €	56 437 €	112 876 €	1 806 000 €
	Année 1	Remboursements de dépenses pour le compte des partenaires		75 250 €	75 250 €	75 250 €	75 250 €		75 250 €	244 563 €	112 876 €	112 876 €	56 437 €	112 876 €	1 128 750 €
Recette Fonds Vert (fonctionnement) (50% du montant HT)		282 188 €	31 354 €	31 354 €	31 354 €	31 354 €		31 354 €	101 901 €	47 032 €	47 032 €	23 516 €	47 032 €	752 500 €	
Dépense Métropole de reversement Fonds Vert			31 354 €	31 354 €	31 354 €	31 354 €		31 354 €	101 901 €	47 032 €	47 032 €	23 516 €	47 032 €	470 313 €	
Total dépenses y compris reversement		2 276 313 €	75 250 €	75 250 €	75 250 €	75 250 €		75 250 €	244 563 €	112 876 €	112 876 €	56 437 €	112 876 €	3 405 063 €	
Total recettes		1 410 938 €	31 354 €	31 354 €	31 354 €	31 354 €		31 354 €	101 901 €	47 032 €	47 032 €	23 516 €	47 032 €	1 881 250 €	
Dépense (fonctionnement) (TTC)		550 800 €	61 200 €	61 200 €	61 200 €	61 200 €		61 200 €	198 900 €	91 800 €	91 800 €	45 900 €	91 800 €	1 468 800 €	
Remboursements de dépenses pour le compte des partenaires			61 200 €	61 200 €	61 200 €	61 200 €		61 200 €	198 900 €	91 800 €	91 800 €	45 900 €	91 800 €	918 000 €	
Recette Fonds Vert (fonctionnement) (50% du montant HT)		229 500 €	25 500 €	25 500 €	25 500 €	25 500 €		25 500 €	82 875 €	38 250 €	38 250 €	19 125 €	38 250 €	612 000 €	
Dépense Métropole de reversement Fonds Vert			25 500 €	25 500 €	25 500 €	25 500 €		25 500 €	82 875 €	38 250 €	38 250 €	19 125 €	38 250 €	382 500 €	
Total dépenses y compris reversement	1 851 300 €	61 200 €	61 200 €	61 200 €	61 200 €		61 200 €	198 900 €	91 800 €	91 800 €	45 900 €	91 800 €	2 759 300 €		
Total recettes	1 147 500 €	25 500 €	25 500 €	25 500 €	25 500 €		25 500 €	82 875 €	38 250 €	38 250 €	19 125 €	38 250 €	1 530 000 €		
Appréhension	Dépense (fonctionnement) (TTC)	513 000 €	57 000 €	57 000 €	57 000 €	57 000 €		57 000 €	185 250 €	85 500 €	85 500 €	42 750 €	85 500 €	1 368 000 €	
	Remboursements de dépenses pour le compte des partenaires		57 000 €	57 000 €	57 000 €	57 000 €		57 000 €	185 250 €	85 500 €	85 500 €	42 750 €	85 500 €	855 000 €	
	Recette Fonds Vert (fonctionnement) (50% du montant HT)	213 750 €	23 750 €	23 750 €	23 750 €	23 750 €		23 750 €	77 188 €	35 625 €	35 625 €	17 813 €	35 625 €	570 000 €	
	Dépense Métropole de reversement Fonds Vert		23 750 €	23 750 €	23 750 €	23 750 €		23 750 €	77 188 €	35 625 €	35 625 €	17 813 €	35 625 €	356 250 €	
	Total dépenses y compris reversement	1 724 250 €	57 000 €	57 000 €	57 000 €	57 000 €		57 000 €	185 250 €	85 500 €	85 500 €	42 750 €	85 500 €	2 579 250 €	
	Total recettes	1 068 750 €	23 750 €	23 750 €	23 750 €	23 750 €		23 750 €	77 188 €	35 625 €	35 625 €	17 813 €	35 625 €	1 425 000 €	
	Dépense (fonctionnement) (Net de taxe)	56 250 €	6 250 €	6 250 €	6 250 €	6 250 €		6 250 €	20 313 €	9 375 €	9 375 €	4 687 €	9 375 €	150 000 €	

AVENANT N°2 à la CONVENTION DE GROUPEMENT DE COMMANDES ET DE FINANCEMENT
relative à la création d'un réseau de lignes de covoiturage sur l'aire métropolitaine lyonnaise

Annexe 4 : Montants financiers de la phase ETUDES (Investissement) mis à jour à l'issue des études de faisabilité et des validations du comité de pilotage global CoHNS du 27.02.2025

Tableau 4-a. Détail par corridor des montants financiers des études d'opportunité et de faisabilité (€ HT)

Nouveaux intitulés Corridors CoHNS (avenant 2)	Intitulés initiaux Corridors CoHNS (convention originale)	Etude d'opportunité	Coût Opportunité €HT	Etude de faisabilité	Coût faisabilité €HT	Total Coût €HT étude de covoiturabilité complète	Co- financement potentiel Fonds Vert 2023 (60%) - € HT	Co- financement potentiel DREAL Fonds MobilYse - € HT	Nombre de collectivités concernées	Auto- financement ETUDES : part de chaque collectivité - €HT (avant subvention)	Auto- financement global € HT (subventions déduites)	Auto- financement détaillé : part de chaque collectivité (après subventions déduites) net de taxe	Collectivités
Diemoz / Heyrieux / Vénissieux (RD318)	Charantonney / Heyrieux / Vénissieux	Réalisée avant convention COHNS	- €	Réalisée	8600	8600	5160	-	3	2866,7	3440	1147	Collin Agglo / CC Est Lyonnais / Métropole de Lyon
-	Givors / Vallée de la Chimie / Lyon	Réalisée avant convention COHNS	- €	Réalisée	7625	7625	4575	1540	1	7625	1510	1510	Métropole de Lyon
-	Saint-Etienne / Lyon	Réalisée avant convention COHNS	- €	Réalisée	7625	7625	4575	1540	2	3812,5	1510	755	Saint Etienne Métropole / Métropole de Lyon
Ampuis / Vienne / Lyon (A7)	Vienne / Lyon	Réalisée avant convention COHNS	- €	Réalisée	4400	4400	2640	980	3	1466,7	780	260	Vienne-Condrieu Agglo / CC Pays de l'Ozon / Métropole de Lyon
Momant / Métropole de Lyon via Brignais (A450)	Momant / Métropole de Lyon via CCVG	Réalisée avant convention COHNS	- €	Réalisée	8600	8600	5160	1840	3	2866,7	1600	533,3	CC Pays Morantais / CC Vallée du Garon / Métropole de Lyon
Brindas / Marcy l'Etoile (RD 30)	Brindas / Métropole de Lyon via Marcy l'Etoile	Réalisée avant convention COHNS	- €	Réalisée	9150	9150	5490	-	2	4575	3660	1830	CC Vallons du Lyonnais / Métropole de Lyon
-	Zone d'activité Marcy l'Etoile / Lyon	Réalisée avant convention COHNS	- €	Réalisée	6600	6600	3960	-	1	6600	2640	2640	Métropole de Lyon
Trévoux / Saint Germain au Mont d'Or gare (RD51)	Trévoux / Métropole de Lyon	Réalisée (profil différent - 1 seule ligne Trévoux - MDL)	6783	Réalisée	4400	7791,5	4674,9	-	2	3895,8	3116,6	1558,3	CC Dombes Saône Vallée / Métropole de Lyon
Trévoux / Villeurbanne (A46)	Trévoux / Métropole de Lyon	Réalisée (profil différent - 1 seule ligne Trévoux - MDL)		Réalisée	5525	8916,5	5349,9	-	2	4458,3	3566,6	1783,3	CC Dombes Saône Vallée / Métropole de Lyon
-	Ambérieu-en- Bugey / Métropole de Lyon (via A42)	Réalisée	8400	-	-	8400	5040	-	4	2100	3360	840	CC de la Plaine de l'Ain / CC de la Côtière à Montluel / CC de Miribel et du Plateau / Métropole de Lyon
Ambérieu-en- Bugey / Beynost / Meyzieu ZI / Aéroport Saint- Exupéry / Métropole de Lyon (A42+A432)	Ambérieu-en- Bugey / Métropole de Lyon (via A42)	-	-	Réalisée	15750	-	9450	-	5	3150	6300	1260	CC de la Plaine de l'Ain / CC de la Côtière à Montluel / CC de Miribel et du Plateau / CC Est Lyonnais / Métropole de Lyon
-	Montluel / Meyzieu ZI / Aéroport Saint- Exupéry (via A432)	Réalisée	6300	-	-	6300	3780	-	3	2100	2520	840	CC de la Côtière à Montluel / CC Est Lyonnais / Métropole de Lyon
-	Montluel / Métropole de Lyon (Rillieux- la- Pape/Caluire) (via RD 1084)	Réalisée	6300	Non poursuivi en faisabilité	0	6300	3780	-	3	2100	2520	840	CC de la Côtière à Montluel / CC de Miribel et du Plateau / Métropole de Lyon

Tableau 4-b. Coût des études par territoire avant et après subvention (en investissement € HT et TTC)

Territoires pour financements CoHNS par territoire (tous corridors)	Sous-totaux financements Etudes avant subvention (€ HT)	Sous-totaux financements Etudes après subvention déduite (€ HT)	Territoires	Sous-totaux financements Etudes avant subvention (€ TTC)	Sous-totaux financements Etudes après subvention déduite (€ TTC)
CCVG	2867	533	CCVG	3440	640
COPAMO	2867	533	COPAMO	3440	640
CCVL	4575	1830	CCVL	5490	2196
CCPA	5250	2100	CCPA	6300	2520
3CM	9450	3780	3CM	11340	4536
CCMP	7350	2940	CCMP	8820	3528
CCEL	8117	3247	CCEL	9740	3896
MDL	47617	15797	MDL	57140	18956
VCA	1467	260	VCA	1760	312
COLLIN	2867	1147	COLLIN	3440	1376
CCDSV	8354	3342	CCDSV	10025	4010
SEM	3813	755	SEM	4575	906
CCPO	1467	260	CCPO	1760	312

Tableau 4-c. Montants financiers prévisionnels de la subventions Mobi'Lyse pour le poste Etudes par territoire (€ net de taxe)

Territoires	Montants subvention MobiLyse prévisionnels Etudes par territoire (€ net de taxe)
CCVG	613
COPAMO	613
VCA	327
CCPO	327
SEM	770
MDL	3250
Montant total estimatif	5900

Tableau 4-d. Montants financiers prévisionnels de la subventions Fonds Vert 2023 pour le poste Etudes par territoire (€ net de taxe)

Territoires	Montants subvention Fonds vert 2023 Etudes prévisionnels ajustés par territoire (€ net de taxe)
CCVG	1720
COPAMO	1720
CCVL	2745
CCPA (CCPAin)	3150
3CM	5670
CCMP	4410
CCEL	4870
MDL	28570
VCA	880
COLLIN	1720
CCDSV	5012
SEM	2288
CCPO	880
montant total estimatif	63635

Annexe 5 : Tableaux des montants financiers estimés pour le déploiement, l'exploitation et les incitatifs financiers (dont garanties départ) mis à jour à l'issue des études de faisabilité et des validations du comité de pilotage global CoHNS du 27.02.2025

Tableau 5-a. Montants financiers DEPLOIEMENT des arrêts (investissement €TTC) et montants des subventions Mobi'Lyse et Fonds vert estimés avec redistribution appliquée par territoire pour le déploiement des arrêts (€ net de taxe)

Territoires	Nombre d'arrêts retenus en fin d'études de faisabilité	Dépenses Déploiement investissement Année 1 (avant déduction subventions) € TTC	Subvention Mobylyse pour Déploiement arrêts - € net de taxe (après reventilation et capées à 80%)	Subvention FV2023 pour Déploiement arrêts € net de taxe (après reventilation et capées à 80%)	Montants totaux estimés subventions (Mobylyse + Fonds Vert 2023) pour le déploiement des arrêts (après reventilation et capées à 80%) net de taxe
CCVG	5	79154	19 788	32 981	52 769
COPAMO	12	150307	30 656	51 094	81 750
CCVL	8	81318	0	42 750	42 750
3CM	5	114000	0	42 750	42 750
CCMP	1	22800	0	15 200	15 200
CCEL	9	177148	0	57 750	57 750
MDL	26	462642	28 427	165 823	194 250
VCA	6	94020	23 505	39 175	62 680
COLLIN	3	44051	0	29 367	29 367
CCDSV	3	74880	0	27 750	27 750
TOTAUX	78	1300319	102377	504640	607016

Tableau 5-b. Montants financiers par territoire pour le poste EXPLOITATION (fonctionnement, en € TTC) et montants des subventions Fonds vert estimés avec redistribution appliquée par territoire pour les 3 années d'exploitation (€ net de taxe)

Territoires	Exploitation Année 1 (€TTC)	Exploitation Année 2 (€TTC)	Exploitation Année 3 (€TTC)	Montants subventions fonds vert année 1 net de taxe	Montants subventions fonds vert année 2 net de taxe	Montants subventions fonds vert année 3 net de taxe
CCVG	69440	61280	62880	36 841	29 963	27 906
COPAMO	136199	120155	122437	36 841	29 963	27 906
CCVL	66759	58875	59557	44 506	39 250	39 705
3CM	68850	58950	60150	45 900	39 300	39 781
CCMP	68850	58950	60150	45 900	39 300	39 781
CCEL	235310	206650	209350	107 388	87 338	81 344
MDL	600589	523905	533447	287 675	233 963	217 906
VCA	107820	95700	98640	36 841	29 963	27 906
COLLIN	69200	61360	61360	36 841	29 963	27 906
CCDSV	121260	101400	101820	52 519	42 713	39 781
TOTAUX	1544277	1347225	1369791	731 252	601 713	569 924

*Pour la collectivité VCA, les montants financiers sont donnés à titre indicatifs et sont prévisionnels. Un accord sur les modalités financières d'exploitation entre les parties prenantes à la ligne A7 (VCA et MDL) reste à trouver en vue d'entrer en phase de déploiement – exploitation.

*Pour les collectivités COPAMO et CCVL, les montants financiers sont donnés à titre indicatifs et sont prévisionnels. Un accord entre les parties prenantes à la ligne RD30 reste à trouver en vue d'entrer en phase de déploiement – exploitation.

Tableau 5-c. Montants financiers par territoire pour le poste INCITATIFS FINANCIERS et montants de subventions Fonds vert estimés par territoire pour l'année 1 de mise en service (€ net de taxe)

Territoires	Dépenses Incitations financières (ISL, IPP) Année 1 (€ net de taxe)	Dépenses Incitations financières (ISL, IPP) Année 2 (€ net de taxe)	Dépenses Incitations financières (ISL, IPP) Année 3 (€ net de taxe)	Montants estimés subventions Fonds Vert Incitatifs année 1 (net de taxe) après redistribution et règle 80% de subvention
CCVG	13875	13042	16750	3672
COPAMO	22142	20175	25183	3672
CCVL	8267	7133	8433	5235
3CM	23000	25500	31000	5235
CCMP	23000	25500	31000	5235
CCEL	41204	44388	57038	10703
MDL	106346	102663	127271	28672
VCA	37250	31600	36550	3672
COLLIN	10067	9200	11700	3672
CCDSV	5750	6500	8500	4600
TOTAUX	290900	285700	353425	74367

*Pour la collectivité VCA, les montants financiers sont donnés à titre indicatifs et sont prévisionnels. Un accord sur les modalités financières d'exploitation entre les parties prenantes à la ligne A7 (VCA et MDL) reste à trouver en vue d'entrer en phase de déploiement – exploitation.

*Pour les collectivités COPAMO et CCVL, les montants financiers sont donnés à titre indicatifs et sont prévisionnels. Un accord entre les parties prenantes à la ligne RD30 reste à trouver en vue d'entrer en phase de déploiement – exploitation.