



COMITE SYNDICAL DU SYNDICAT MIXTE DES MOBILITES DE L'AIRE GRENOBLOISE

Séance du 17 novembre 2022 à 9h00

Procès-verbal

Le dix-sept novembre deux mille-vingt-deux à 9 h 00, le comité syndical du SYNDICAT MIXTE DES MOBILITES DE L'AIRE GRENOBLOISE (SMMAG) s'est réuni dans la Salle André Malraux Immeuble le Quartz - 4ème étage de la Communauté du Pays Voironnais 40, rue Mainssieux à VOIRON sur la convocation en date du 10 novembre deux mille-vingt-deux et sous la présidence de Sylvain LAVAL.

Nombre de délégués syndicaux en exercice au jour de la séance : **28**

Nombre de votants, présents et représentés : **22**

Présents

Délégués de GRENOBLE-ALPES METROPOLE

Titulaires :

Pierre BEJAJI, Brahim CHERAA, Dominique ESCARON, Christophe FERRARI, Marc ODDON, Sylvain LAVAL, Laëtitia RABIH, Bertrand SPINDLER, Laurent THOVISTE, Jean-Paul TROVERO

Délégués de la Communauté de Communes du GRESIVAUDAN

Titulaires :

Henri BAILE, François BERNIGAUD pouvoir à Coralie BOURDELAIN de la n°1 à la n°4, Coralie BOURDELAIN

Délégués de la Communauté d'Agglomération du PAYS VOIRONNAIS

Titulaires :

Bruno CATTIN, Anthony MOREAU

Délégués du DEPARTEMENT DE L'ISERE

Titulaire :

Anne GERIN

Absents ayant donné pouvoir sur toute la séance

Délégués de Grenoble-Alpes Métropole

Florent CHOLAT pouvoir à Pierre BEJAJI, Sylvain DULOUTRE pouvoir à Marc ODDON,
Simon FARLEY pouvoir à Sylvain LAVAL

Délégués de la Communauté d'Agglomération du PAYS VOIRONNAIS
Luc REMOND pouvoir à Bruno CATTIN, Nadine REUX pouvoir à Anthony MOREAU

Délégués du DEPARTEMENT DE L'ISERE
Christophe SUSZYLO pouvoir à Anne GERIN

Absents Excusés

Délégués de Grenoble-Alpes Métropole
Titulaires :
Margot BELAIR, Alban ROSA, Yann MONGABURU,

Délégués de la Communauté de Communes du GRESIVAUDAN
Titulaire :
Christelle MEGRET

Délégués du DEPARTEMENT DE L'ISERE
Titulaires :
Joëlle HOURS, Sandrine MARTIN-GRAND

Coralie BOURDELAIN a été nommée secrétaire de séance

Sommaire

Administration générale - Ressources humaines.....	6
- Délibération n°1 - Compétences obligatoires - Modification de la composition des commissions thématiques du SMMAG.....	6
- Délibération n°2 - Compétences obligatoires - Désignation des représentants du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) auprès de la SCIC Alpes Autopartage (CITIZ Alpes Loire).....	7
Finances	8
- Délibération n°3 - Compétences obligatoires - Budget Principal - Décision modificative n° 1 exercice 2022.....	8
- Délibération n°4 - Mobilités urbaines - Budget annexe Mobilités urbaines - Décision modificative n° 1 exercice 2022	11
- Délibération n°5 - Mobilités partagées, actives et intermodalité - Budget annexe Mobilités partagées - Décision modificative n° 1 exercice 2022.....	16
- Délibération n°6 - Compétences obligatoires - Clefs de répartition budgétaire entre membres pour financer les charges communes de personnel.....	25
- Délibération n°7 - Mobilités urbaines - Transport Scolaire - délégation de compétence aux communes - coût moyen pour un élève transporté sur le réseau M'TAG	28
Partenariats - Adhésions - Subventions	29
- Délibération n°8 - Mobilités urbaines - Convention d'objectifs avec l'association Civipôle - Année 2022.....	29
- Délibération n°9 - Mobilités urbaines - Subvention et aide exceptionnelle à l'association Standard 216 pour l'année 2022.....	31
-	32
- Délibération n°10 - Mobilités urbaines - Adhésion au GART 2022	32
Politique ferroviaire	33
- Délibération n°11 - Mobilités partagées, actives et intermodalité - Avenant n°2 à la convention de financement des études d'avant-projet pour la création de la halte ferroviaire de Domène	33
- Délibération n°12 - Mobilités partagées, actives et intermodalité - Cofinancement des études phase "projet" et "dossier de consultation des entreprises" pour le déplacement de la halte ferroviaire de Pont-de-Claix	35
Planification	38
- Délibération n°13 - Mobilités urbaines - Développement de nouvelles liaisons par câble dans le Grésivaudan - Lancement d'études préalables	38
- Délibération n°14 - Mobilités urbaines - Transport par câble : Convention de travaux entre le SMMAG, GreenAlp et EDF	45
Patrimoine - Foncier	47
- Délibération n°15 - Mobilités urbaines - Acquisition auprès des conjoints DAMIANI d'une parcelle située sur la commune de Sassenage dans le projet du projet de transport par câble	47
- Délibération n°16 - Mobilités urbaines - Autorisation donnée au Président de signer le marché d'achat de vélos à assistance électrique pour le service Mvélo+	49
- Délibération n°17 - Mobilités urbaines - Mise en place d'un dispositif d'aide à l'achat de vélo.	51
Multimobilités	56
- Délibération n°18 - Mobilités urbaines - Pass Mobilités - Autorisation au président de signer le marché de prestations d'assistance, de maintenance et d'hébergement relatifs au dispositif Pass'Mobilités	56
- Délibération n°19 - Mobilités partagées, actives et intermodalité - Autorisation du Président à signer le marché de maîtrise d'oeuvre pour l'aménagement du pôle d'échanges multimodal de la gare de Brignoud	62
Délégation de service public.....	64
- Délibération n°20 - Mobilités urbaines - Contrat de concession de service mobiliers urbains destinés à la mobilité - Autorisation au Président de signer l'avenant n°1	64
- Délibération n°21 - Mobilités urbaines - Concession Mobiliers urbains destinés à la mobilité - Rapport annuel 2019-2021 du concessionnaire	67
- Délibération n°22 - Mobilités urbaines - Convention de délégation relative à l'organisation du service de transport scolaire pour les communes du Grésivaudan.....	69
Politique de déplacements	70

- Délibération n°23 - Mobilités urbaines - Tarif kilométrique des bourses d'approche et de transport pour l'année 202-2023 sur le territoire de Grenoble Alpes Métropole.....	70
Relations avec les usagers et opérateurs de mobilité.....	72
- Délibération n°24 - Mobilités urbaines - Accord-cadre à bon de commandes - Conception, réalisation de la communication et reprographie, production de supports de communication du SMMAG et de sa marque commerciale M - Autorisation donnée au Président de signer le marché	72
- Délibération n°25 - Mobilités urbaines - Marché n° 2020-34 pour l'hébergement et l'exploitation technique du système de billettique des réseaux isérois pour le territoire du Grésivaudan - avenant de transfert - Autorisation au Président de signer l'avenant n°2 au marché	74
Nouvelles mobilités.....	75
- Délibération n°26 - Mobilités partagées, actives et intermodalité - Politique d'autopartage : Participation à l'augmentation de capital de la SCIC Alpes Autopartage	75
- Délibération n°27 - Mobilités urbaines - Autopartage : Mise en place d'un label autopartage aux véhicules affectés à cette activité en fixant notamment des objectifs de réduction de la pollution et des gaz à effet de serre	78
- Note d'information - Rapport de la Chambre Régionale des Comptes sur la gestion du syndicat mixte des transports de l'agglomération grenobloise : bilan à un an.....	79
Politique de déplacements	87
- Note d'information - Mobilités partagées, actives et intermodalité - Liaison inter-rives modes actifs La Terrasse-Tencin : convention de co-maitrise d'ouvrage avec la commune de Tencin sur la rue des béalières	87
- Note d'information - Mobilités urbaines - Les 5 minutes de l'observatoire des mobilités de l'aire grenobloise.....	90

Monsieur le Président Sylvain Laval: Bonjour à toutes et à tous, je vais procéder à l'appel des présents. Pierre Bejjaji.

00:00:22

Pierre: Présent.

00:00:22

Monsieur le Président Sylvain Laval: Marco Belair, absente. Yann MONGABURU est absent, Florent CHOLAT absent. Il a donné le pouvoir à monsieur Bejjaji. Alban Rosa, absent. Sylvain Duloutre est absent, il a donné le pouvoir à Marc Oddon. Dominique Escaron.

00:00:46

M. Dominique Escaron: Présent.

00:00:47

Monsieur le Président Sylvain Laval: Simon Farley est absent, il a donné le pouvoir à Sylvain Laval. Président Christophe Ferrari.

00:00:53

Christophe Ferrari: Je suis là.

00:00:54

Marc Oddon.

00:00:55

Marc Oddon: Présent.

00:00:55

Monsieur le Président Sylvain Laval: Brahim Cheraa.

00:00:56

M. Brahim Cheraa: Présent.

00:00:57

Monsieur le Président Sylvain Laval: Laetitia Rabih.

00:00:58

Laetitia Rabih: Présent.

00:00:59

Monsieur le Président Sylvain Laval: Bertrand Spindler.

00:01:00

Bertrand Spindler: Présent.

00:01:01

Monsieur le Président Sylvain Laval: Laurent Thoviste.

00:01:01

M. Laurent Thoviste: Présent.

00:01:02

Monsieur le Président Sylvain Laval: Jean-Paul Trovero.

00:01:03

Jean-Paul Trovero: Présent.

00:01:04

Monsieur le Président Sylvain Laval: Bruno Cattin.

00:01:05

M. le Président Bruno Cattin: Présent.

00:01:06

Monsieur le Président Sylvain Laval: Anthony MOREAU

00:01:07

Anthony MOREAU: Présent.

00:01:08

Monsieur le Président Sylvain Laval: Luc Remond, absent. Il a donné pouvoir à Bruno Cattin. Nadine Reux est absente. Elle a le pouvoir à Anthony Moreau. Henry Baile.

00:01:15

M. le Président Henry Baile: Présent.

00:01:16

Monsieur le Président Sylvain Laval: François Bernigaud. Coralie Bourdelain.

00:01:21

Mme. Coralie Bourdelain: Présente.

00:01:22

Monsieur le Président Sylvain Laval: Christelle Megret est absente, elle a donné le pouvoir à Henry Baile. Anne Gérin.

00:01:25

Mme. Anne Gérin: Présente.

00:01:26

Monsieur le Président Sylvain Laval: Sandrine Martin Grand, absente. Christophe Suszylo est absent, il a donné pouvoir à Anne Gérin et Joëlle Hours est absente.

Nous avons le programme. Je vais tout de suite céder la parole au Président Cattin dont je remercie pour son accueil avec l'ensemble des collègues du Pays Voironnais.

00:01:47

M. Président Bruno Cattin: Juste un mot très bref pour vous dire que je suis très heureux de vous accueillir à Voiron. Sincèrement, ne plus avoir été ce matin sur la route dans l'autre sens c'est aussi une bonne nouvelle. Ça compliquerait la tâche d'Henry et de ceux qui viennent de Grésivaudan, mais je pense qu'une prochaine fois, on sera sûrement accueillis dans le Grésivaudan. Juste une petite boutade, la dernière fois on avait annulé en dernière minute, le Conseil. On a mangé pendant trois jours des viennoiseries, mais c'est juste un détail. Pour ceux qui sont au fond de la salle, vous auriez dû vous avancer un peu, car il n'y a pas de chauffage. Il s'agit d'une habitude peut-être du scolaire ou universitaire de rester au fond. C'est ce que je voulais vous dire et je coordonne la parole ici devant.

00:02:53

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci beaucoup. Je vais vous proposer de désigner un ou une secrétaire de séance. Qui est volontaire ? Madame Coralie Bourdelain, ça appelle des oppositions ?

Non, je vous en remercie. Nous devons approuver les procès-verbaux des séances des 7 juillet et des 22 septembre derniers. Est-ce que cela appelle des observations de notre part ? Je n'en vois pas. Ce que l'on puisse faire c'est d'adopter à l'unanimité. Merci. L'approbation du rapport du Président sur les décisions prises par délégation du comité syndical, est-ce que ça appelle des observations de votre part ? Je n'en vois pas non plus. C'est donc adopté. Je vous en remercie.

<p>PROJETS</p> <p>SOU MIS A DELIBERATION</p> <p>DU COMITE SYNDICAL</p>
--

Administration générale - Ressources humaines

Rapporteur : Sylvain LAVAL

- **Délibération n°1 - Compétences obligatoires - Modification de la composition des commissions thématiques du SMMAG**

2DL220168

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à l'ordre du jour. La première délibération est dans le domaine des compétences obligatoires relatives à la modification de la composition des commissions thématiques du SMMAG. En effet, Monsieur Alan Confesson ayant démissionné du syndicat, c'est Monsieur Alban Rosa qui a été désigné par Grenoble-Alpes Métropole pour le remplacer. Il convient donc d'affecter Monsieur Alban Rosa à la Commission Mobilité et à la Commission Accessibilité si vous en êtes d'accord. Y a-t-il et des oppositions ? Les abstentions ? C'est donc adopté. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

Par délibération du Comité syndical du 21 octobre 2021, le SMMAG a créé les commissions Ressources, Mobilité et Accessibilité et en a fixé la composition.

Il convient de modifier la composition de la commission mobilités et accessibilité afin de remplacer Alan CONFESSON.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
Vu la délibération n°5 du Comité syndical du 21 octobre 2021,

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 10 novembre 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Désigne Alban ROSA au sein de la commission Mobilités et de la commission Accessibilité du SMMAG.

22 voix pour :

Grenoble-Alpes Métropole : 13 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 2 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

- **Délibération n°2 - Compétences obligatoires - Désignation des représentants du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) auprès de la SCIC Alpes Autopartage (CITIZ Alpes Loire)**

2DL220165

00:04:11

Monsieur le Président Sylvain Laval: La deuxième délibération, toujours dans le domaine des compétences obligatoires, relative à la désignation de représentants de notre syndicat auprès de la SCIC-Alpes Autopartage, mieux connue sous le nom de Citiz. En effet, depuis la loi d'orientation des mobilités, la fameuse loi LOM, le SMMAG est pleinement compétent en matière d'autopartage. Ainsi, il est souhaité un ajustement de fonctionnement entre nos différentes collectivités et la présente délibération qui ne vise qu'à céder les parts sociales détenues par Grenoble-Alpes Métropole au sein de Citiz -au-SMMAG. Il s'agit de désigner notre représentant au sein de Citiz, puisque nous aurons ensuite la délibération qui affectera le rachat des parts. Nous avons reçu la candidature en binôme de Monsieur Florent Cholat pour le poste de titulaire et de Monsieur Luc Remond pour le poste de suppléant. Est-ce que cela appelle des observations de votre part, sachant que ces deux personnes étaient déjà représentantes pour les deux institutions que j'ai évoquées précédemment ? Je ne vois pas d'opposition. Je propose de mettre aux voix; à l'unanimité. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

Depuis la loi d'orientation des Mobilités de 2019, le SMMAG est pleinement compétent en matière d'autopartage selon l'article L1231-1-1 du code des transports.

Aussi, afin d'apporter plus de lisibilité dans l'action publique, la délibération n° 2DL220151 a pour objet la cession des parts sociales détenues par Grenoble-Alpes Métropole au sein la SCIC Alpes Autopartage, au SMMAG.

Grenoble-Alpes Métropole n'aura donc plus de représentants au sein de la SCIC.

Le SMMAG souhaite à cette occasion modifier ses représentants, conformément aux statuts de la SCIC Alpes Autopartage (CITIZ Alpes Loire).

M/ Mme. XX a fait acte de candidature en tant que représentant(e) titulaire et M / Mme XX en tant que représentant(e) suppléante.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 10 novembre 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Désigne Florent CHOLAT en tant que représentant titulaire et Luc REMOND en tant que représentant suppléant du SMMAG auprès de la SCIC Alpes-Autopartage.

22 voix pour :

Grenoble-Alpes Métropole : 13 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 2 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Finances

Rapporteur : Bruno CATTIN

- Délibération n°3 - Compétences obligatoires - Budget Principal - Décision modificative n° 1 exercice 2022

2DL220117

Monsieur le Président Sylvain Laval : Nous passons maintenant au domaine des finances et je vais céder la parole au vice-président Bruno Cattin pour une première délibération des décisions modificatives numéro un sur l'exercice 2022 du budget principal.

00:05:54

Vice-Président Bruno Cattin : Merci. Le premier point porte sur l'ADN du budget principal. Pour rappel, le budget principal perçoit l'intégralité du versement mobilité et il est reversé partiellement à chaque budget annexe selon leur équilibre respectif par le biais d'une subvention d'équilibre. Concernant le budget principal au niveau des recettes de fonctionnement, on a évidemment les 4 millions d'euros de versements mobilité, un versement qui est en augmentation du fait de la reprise économique et de l'augmentation des salaires des entreprises qui ont l'assiette pour la cotisation versement mobilité. Il y a un autre point qui est une cession d'éléments d'actif, ça concerne un montant de 1,5 million, ce sont les produits de cessions d'actifs du SMMAG qui seront cédés à M TAG, une délibération sera nécessaire pour affiner le montant. Cela concerne essentiellement des biens propres pour le fonctionnement de la M TAG et du mobilier. Il s'agit des ordinateurs et des logiciels. Au niveau des dépenses d'exploitation, on retrouve ce que le versement mobilité. Sur les 4,2 millions, il y a 3,5 millions qui sont reversés aux différents budgets annexes. L'équilibre de la section fonctionnement a conduit à ajuster le montant de subvention d'équilibre prévisionnel versé au budget. Il s'agit des 3,58 millions que j'évoquais tout à l'heure. C'est 3,58 millions se répartissent avec 3,11 millions pour le budget mobilité urbaine et 0,47 pour le budget mobilité partagée. L'équilibre de la section de fonctionnement réduit régulièrement la dette sur son investissement de 163 kilos euros. Ce mouvement va trouver sa contrepartie en recettes d'investissement. Concernant les investissements au niveau des dépenses d'investissement, il y a eu notamment une discussion de régularisations d'un compte de tiers qui concerne la commune de Pont-de-Claix dont le montant est de 507 kilos euros qui sera prise pour l'annulation d'un titre qui était émis en 2020. Au niveau des emprunts on avait initialement prévu 1,4 million. Un point d'équilibre va être diminué de 1,3 million d'euros. Je crois que je vous ai donné les éléments essentiels qui permettent de valider cette délibération modificative concernant le budget principal.

00:09:13

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci. Est-ce que cela appelle des observations ? Monsieur Bejjaji ?

00:09:22

M. Pierre Bejjaji : Moi j'avais prévu plutôt une intervention globale sur l'ensemble des budgets.

00:09:28

Monsieur le Président Sylvain Laval : Très bien, pas de problèmes, comme vous voulez. Je propose de mettre aux voix cette première délibération. Y a-t-il des oppositions ? Les abstentions, il y en a deux. C'est donc adopté.

Exposé des motifs

Le résultat de l'année 2021 a déjà été repris lors de l'élaboration du budget primitif 2022 délibéré le 23 mars 2022.

Pour mémoire, le budget principal perçoit l'intégralité du versement mobilité (VM), reversé partiellement à chaque budget annexe selon leur équilibre respectif, par le biais d'une subvention d'équilibre.

Les évolutions budgétaires par chapitre sont présentées ci-dessous :

Section d'exploitation

Recettes de fonctionnement :

CHAP.	RECETTES	BP 2022	Total DM1 2022	Total BP + DM1 2022
73	Impôts et taxes	124 250 000	4 200 000	128 450 000
74	Participation CD 38	63 299		63 299
		53 958		53 958
	Participation CAPV	213 454	10 641	224 095
75	Autres produits de gestion courante	584 000		584 000
77	Produits exceptionnels		206 280	206 280
775	Produits des cessions d'éléments d'actif		1 500 000	1 500 000
Total recettes réelles de fonctionnement		125 164 711	5 916 921	131 081 632
002	Résultat de fonctionnement reporté	70 715		70 715
Total recettes mixtes de fonctionnement		70 715		70 715
042	Opération d'ordre de transfert sections	30 000		30 000
Total recettes d'ordre de fonctionnement		30 000		30 000
Total recettes de fonctionnement		125 265 426	5 916 921	131 182 347

Chapitre 73 – Impôts et taxes :

Compte tenu de la hausse des salaires, il convient de prévoir une hausse du versement mobilité de 4,2 M€ pour le territoire de la Métropole de Grenoble.

Chapitre 74 – Participation CAPV :

Le financement du système d'information multimodal, pour lequel le territoire du Pays Voironnais était exempté en 2021, permet d'inscrire une hausse de la participation de 11 K€.

Chapitre 77 – Produits exceptionnels :

Les inscriptions en produits exceptionnels sont composées d'annulations de mandats pour 165 K€ suite au changement de programme du SIM, 41 K€ pour l'annulation du rattachement lié à l'audit financier ainsi que de 1,5 M€ de produits de cession d'actifs du SMMAG à la SPL M TAG pour le territoire métropolitain.

Dépenses d'exploitation :

CHAP.	DEPENSES	BP 2022	Total DM1 2022	Total BP + DM1 2022
011	Charges à caractère général	1 839 171	163 164	2 002 335
	Charges de structure	38 357		38 357
012	Charges de personnel	328 024	-5 157	322 867
65	Autres charges de gestion courante	250 472	49 000	299 472
014	Atténuation de produits	15 000		15 000
Charges de gestion courante hors SIM Pass		2 471 024	207 007	2 678 031
Total hors reversement VM		2 471 024	207 007	2 678 031
65	Reversement VM	122 428 579	3 583 878	126 012 457
67	Charges exceptionnelles	3 000		3 000
Total dépenses réelles de fonctionnement		124 902 603	3 790 885	128 693 488
023	Virement à la section d'investissement	162 822	-162 822	0
042	Opération d'ordre de transfert sections	200 000	2 288 858	2 488 858
Total dépenses d'ordre de fonctionnement		362 822	2 126 036	2 488 858
Total dépenses de fonctionnement		125 265 426	5 916 921	131 182 347

Chapitre 011 – Charges à caractère général :

Les 163 K€ de crédits supplémentaires de charges à caractère général sont liés pour :
+165 K€ au mandat d'affectation sur le nouveau programme du SIM (contrepartie des recettes exceptionnelles),

-49 K€ à une restitution de crédits au chapitre 65 pour la convention Télé Grenoble
+41 K€ de régularisation de rattachement au titre d'un audit financier.

Chapitre 012 – charges de personnel :

Les provisions de charges de personnel sont en baisse de 5 K€.

Chapitre 65 – autres charges de gestion courante :

La restitution des crédits du Chapitre 011 pour la convention Télé-Grenoble permet d'inscrire 49 K€ complémentaires.

Chapitre 65 – Reversement VM :

L'équilibre de la section de fonctionnement conduit à ajuster le montant des subventions d'équilibre prévisionnelles versées aux budgets annexes de 3,58 M€. Elles se répartissent comme suit : 3,11 M€ pour le budget Mobilités Urbaines et 0,47 M€ pour le budget Mobilités Partagées. Elles concernent la Métropole pour +3,6M€ et le Grésivaudan pour -0,1M€.

Chapitre 023 – Virement à la section d'investissement :

L'équilibre de la section de fonctionnement réduit le virement à la section d'investissement de 163 K€. Ce mouvement trouve sa contrepartie en recettes d'investissement.

Chapitre 042 – Opération d'ordre de transfert de sections :

Des opérations de régularisation patrimoniale relatives à la destruction de capital par destruction d'actions, entraînent l'inscription de crédits pour 789 k€ (sortie de la fiche bien N°1). Cette écriture trouve son équilibre en dépenses de fonctionnement.

Section d'investissement

Dépenses d'investissement

CHAP.	DEPENSES	BP 2022	Total DM1 2022	Total BP + DM1 2022
13	Subventions d'investissement		86 688	86 688
20	Immobilisations incorporelles	2 118 000		2 118 000
21	Immobilisations corporelles	24 000	294 877	318 877
26	Participations et créances rattachées	500		500
4581	Opération pour compte de tiers		506 919	506 919
Total dépenses réelles d'investissement		2 142 500	888 484	3 030 984
001	Solde d'exécution d'investissmt reporté	2 305 298		2 305 298
Total dépenses mixtes d'investissement		2 305 298		2 305 298
040	Opération d'ordre de transfert entre sections	30 000		30 000
Total dépenses d'ordre d'investissement		30 000		30 000
Total dépenses d'investissement		4 477 798	888 484	5 366 282

Chapitre 13 – Subventions d'investissement :

Les crédits supplémentaires sont liés à l'annulation des titres 2020 relatifs à l'enquête CEREMA pour 87 K€.

Chapitre 21 – Immobilisations incorporelles :

Un ajustement à la hausse est opéré sur les dépenses d'équipement pour 295 K€.

Chapitre 4581 – Opération pour compte de tiers :

Une écriture de régularisation du compte de tiers de la commune de Pont de Claix, dont le montant est de 507 K€ supplémentaires, est à effectuer pour l'annulation d'un titre émis en 2020.

Recettes d'investissement

CHAP.	RECETTES	BP 2022	Total DM1 2022	Total BP + DM1 2022
16	Emprunts et dettes assimilées	1 401 516	-1 300 767	100 749
1068	Autres réserves	2 305 298		2 305 298
13	Subventions d'investissement	408 162	63 215	471 377
Total recettes réelles d'investissement		4 114 975	-1 237 552	2 877 424
021	Virement de la section d'exploitation	162 822	-162 822	0
040	Opération d'ordre de transfert sections	200 000	2 288 858	2 488 858
Total recettes d'ordre d'investissement		362 822	2 126 036	2 488 858
Total recettes d'investissement		4 477 798	888 484	5 366 282

Chapitre 16 – Emprunts et dettes assimilées :

L'emprunt d'équilibre est diminué de 1,3 M€ pour la Métropole.

Chapitre 13 – Subventions d'investissement :

Pour la Métropole, l'encaissement d'une recette de 63 K€ est attendue, relative à la subvention pour l'enquête mobilité.

Chapitre 021 – Virement de la section d'exploitation :

Le virement de la section d'exploitation est diminué de 163 K€. Il s'agit de la contrepartie en dépense de fonctionnement.

Chapitre 040 – Opération d'ordre de transfert sections :

Des opérations de régularisation patrimoniale relatives à la destruction de capital par destruction d'actions, entraînent l'inscription de crédits pour 789 K€ (sortie de la fiche bien N°1). Cette écriture trouve son équilibre en dépenses de fonctionnement.

Par ailleurs, l'acquisition des actions auprès d'acteurs privés et leur revente partielle à la Métropole nécessite de prévoir des crédits d'ordre pour 1,5 M€.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,

Vu la délibération approuvant le budget primitif 2022 du 24 mars 2022,

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 10 novembre 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve la décision modificative n°1 du budget principal du SMMAG 2022.

20 voix pour – 2 abstentions (Pierre BEJAJI, Florent CHOLAT)

Grenoble-Alpes Métropole : 11 voix pour – 2 abstentions (Pierre BEJAJI, Florent CHOLAT)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 2 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés

- **Délibération n°4 - Mobilités urbaines - Budget annexe Mobilités urbaines - Décision modificative n° 1 exercice 2022**

2DL220100

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante et cette fois-ci équivalente sur le budget annexe mobilité urbaine. Je donne la parole au vice-président.

00:10:02

Vice-Président Bruno Cattin: La décision modificative s'équilibre en dépenses et en recettes, en fonctionnement et en investissement, grâce à un reversement complémentaire du budget principal on a vu tout à l'heure de 3,3 millions, et surtout une diminution de l'emprunt prévisionnel d'équilibre de 22,2 millions d'euros. Au niveau des recettes de fonctionnement, on a la désinscription des ventes de

produits, de recette à M TAG qui provient à la fois d'une prévision de 2 millions de pertes de recettes et de 226 kilos euros de crédits supplémentaires provenant de vente de cuivre. On a l'affectation des 3,1 millions de reversements du budget principal au titre du versement mobilité, on a une renégociation avec l'entreprise Decaux pour l'exploitation des encarts publicitaires, les abribus qui impliquent 150 kilos euros de redevance supplémentaire et puis l'annulation de 204 kilos de redevance, de rattachement à l'exercice 2021 et qui n'ont pas été utilisés. Concernant les dépenses d'exploitation, de charge à caractère général, de 2 millions sont formés principalement de 2,3 millions de hausses du forfait de charge de la SPL M TAG, un million de désinscriptions de l'exploitant GR quatre, c'était une erreur de programmation, une erreur de prévision trop importante. On a 363 kilos euros pour régulariser la convention abri voyageur de la ligne de Tramway- A et autres, on a 194 kilos euros supplémentaires de régularisation du programme contrepartie en recettes de fonctionnement. Les autres charges de gestion courante, c'est l'ajustement à la hausse de 607 kilos euros pour la clôture de la CFF qui concerne la TAG puis pour les transports scolaires sur le territoire de la métropole, 540 mille euros suite à une convention non conclue avec la région pour le Grésivaudan.

Au niveau des charges financières, on a une augmentation de taux. La Banque centrale européenne de 0,50 en juillet et en septembre de 0,75. Une évolution à la hausse des taux sur le deuxième semestre 2022 nécessite une inscription de près de 1,5 million d'euros. Le virement à la section d'investissement est diminué de 5,5 millions. Ce mouvement trouve sa contrepartie en recettes d'investissement. Concernant la réduction du capital de la M TAG la nécessité des crédits d'ordre supplémentaire de 4 millions. Là aussi, on retrouve la contrepartie en recettes d'investissement. Au niveau des dépenses d'investissement, on a des ajustements de 12,6 millions à la baisse au vu de l'avancement des projets sur les dépenses d'équipement. Il s'agit notamment de désinscrire 8,7 millions d'achats des bus GNV, 1,7 de gros entretien de voies, 1 000 000 de réparations et de rénovation, 1 000 000 d'aménagements ponctuels des bus. Les éléments essentiels qui représentent ce montant de douze 12 millions d'euros. À l'inverse, une enveloppe de dépenses supplémentaires en 2021, reportée sur 2022 de 1,6 million. Au niveau des immobilisations en cours, on a des montants qui font l'objet d'une désinscription puisque tout à l'heure j'avais annoncé 22,6, donc il y a 12 millions pour les immobilisations corporelles que je viens d'évoquer et pour les immobilisations en cours, on a 10 millions, soit 5 millions sur le câble, 2 millions pour le dépôt et on propose de retards dans les négociations, 1,8 million sur le site propre des transports en commun et 1,5 million pour des ouvrages d'art qui sont reportés en 2023 et 800 mille euros sur l'installation de la billettique. Au niveau des investissements et des recettes, on a évidemment une baisse de l'emprunt de 21 millions du fait des reports de ces projets. Au niveau des subventions d'investissement on a un décalage des projets, là aussi, ça entraîne une désinscription des subventions qui leur sont prévues, les subventions de l'État pour de 300 mille euros et les bus articulés GNV pour près de de 300 mille euros, donc le virement à la section d'investissement est de fait diminué de 5,5 millions. Ce mouvement trouve sa contrepartie en dépenses de fonctionnement et la réduction de capital de M TAG nécessite des crédits d'ordre supplémentaires de 4 millions. Là aussi, ce mouvement trouve sa contrepartie en recettes d'investissement. C'est ce qu'il en est, Sylvain, du budget mobilité urbaine.

00:15:36

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci beaucoup. Je vais mettre aux voix cette délibération, puis on fera les débats avant la dernière. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? Deux abstentions. C'est adopté.

Exposé des motifs

Cette décision modificative s'équilibre en dépenses et en recettes, en fonctionnement et en investissement, notamment grâce à un reversement complémentaire du budget principal de 3,1 M€ et à une diminution de l'emprunt prévisionnel d'équilibre de 22,2 M€.

Les principales évolutions budgétaires par chapitre sont présentées ci-dessous :

Section d'exploitation

Recettes de fonctionnement :

CHAP.	RECETTES	BP 2022	Total DM1 2022	Total BP + DM1 2022
70	Ventes de produits, services, marchandises	34 700 000,00	-1 774 165,00	32 925 835,00
74	DGD	688 460,00		688 460,00
	Participation AURA	9 084 406,00		9 084 406,00
	Participation Métropole	20 500 000,00		20 500 000,00
	Autres dotations	4 366,00		4 366,00
75	Autres produits de gestion courante	1 184 417,00	354 231,00	1 538 648,00
Total recettes de fct réelles hors versement de VM		66 161 649,00	-1 419 934,00	64 741 715,00
75	Reversement VM	112 164 795,37	3 111 877,00	115 276 672,37
Produits de gestion courante		178 326 444,37	1 691 943,00	180 018 387,37
76	Produits financiers	250 000,00		250 000,00
77	Produits exceptionnels	887 373,00	194 736,00	1 082 109,00
775	Produits des cessions d'éléments d'actif	1 429 000,00		1 429 000,00
Total recettes réelles de fonctionnement		180 892 817,37	1 886 679,00	182 779 496,37
002	Résultat de fonctionnement reporté	20 183 131,34		20 183 131,34
Total recettes mixtes de fonctionnement		20 183 131,34		20 183 131,34
042	Opération d'ordre de transfert entre sections	4 650 000,00	232 560,00	4 882 560,00
Total recettes d'ordre de fonctionnement		4 650 000,00	232 560,00	4 882 560,00
Total recettes de fonctionnement		205 725 948,71	2 119 239,00	207 845 187,71

Chapitre 70 – Ventes de produits :

La désinscription des ventes de produits de la SPL M Tag est composée à la fois de la prévision de 2 M€ de pertes de recettes et de 226 K€ de crédits supplémentaires provenant de vente de cuivre.

Chapitre 75 – Autres produits de gestion courante :

3,1 M€ complémentaires de reversement du Budget Principal sont inscrits. Ils résultent d'ajustements à la hausse comprenant 2,9 M€ pour le territoire de la Métropole et d'une réduction de 86 K€ pour le Grésivaudan.

La renégociation avec Decaux pour l'exploitation des encarts publicitaires des abris de bus implique 150 K€ de redevances supplémentaires. A noter également, l'annulation de 204 K€ de redevances Decaux de rattachement de l'exercice 2021 qui ne seront pas utilisés.

Chapitre 77 – Produits exceptionnels :

Les 195 K€ de produits exceptionnels à ajouter sont des annulations de mandats sur exercices antérieurs.

Chapitre 002 – Résultat de fonctionnement reporté :

Suite au compte administratif 2021, la répartition du résultat de fonctionnement entre les territoires a été modifiée par rapport à celui constaté par anticipation lors du budget primitif. Il en résulte une désinscription de 21 K€ de la Métropole au profit du Grésivaudan.

Chapitre 042 – Opération d'ordre de transfert entre sections :

Le complément de 232 K€ d'opération d'ordre résulte de la constatation des acquisitions des actions de la SPL MTag et de leur cession à l'euro symbolique. Cette écriture est équilibrée et trouve sa contrepartie en dépense d'investissement.

Dépenses d'exploitation :

CHAP.	DEPENSES	BP 2022	Total DM1 2022	Total BP + DM1 2022
011	Charges à caractère général	18 204 485,00	-359 291,00	17 845 194,00
	Forfait de charges	130 497 000,00	2 327 695,00	132 824 695,00
	Charges de structure	656 779,00		656 779,00
012	Charges de personnel	4 114 668,00	-98 301,00	4 016 367,00
65	Autres charges de gestion courante	1 674 376,00	151 500,00	1 825 876,00
Charges de gestion courante		155 147 308,00	2 021 603,00	157 168 911,00
66	Charges financières	13 352 000,00	1 460 000,00	14 812 000,00
67	Charges exceptionnelles	116 000,00	204 331,00	320 331,00
Total dépenses réelles de fonctionnement		168 615 308,00	3 685 934,00	172 301 242,00
023	Virement à la section d'investissement	14 181 640,71	-5 588 776,00	8 592 864,71
042	Opération d'ordre de transfert sections	22 929 000,00	4 022 081,00	26 951 081,00
Total dépenses d'ordre de fonctionnement		37 110 640,71	-1 566 695,00	35 543 945,71
Total dépenses de fonctionnement		205 725 948,71	2 119 239,00	207 845 187,71

Chapitre 011 - Charges à caractère général :

Les charges à caractère général (2 M€) sont formées principalement de :

- 2,3 M€ de hausse du forfait de charges de la SPL M Tag.
- 1 M€ de désinscription de l'exploitant GR4
- 363 K€ complémentaires afin de régulariser la convention abris voyageur de la ligne de Tramway A et E.
- 194 K€ supplémentaires de régularisation de programme, contrepartie en recette de fonctionnement
- 55 K€ de majoration des charges de structures

Chapitre 65 – Autres charges de gestion courante :

L'inscription des 152 K€ est la résultante de l'ajustement à la hausse de 607 K€ pour la clôture de la CFF et 56 K€ d'ajustement à la baisse pour les transports scolaires sur le territoire de la Métropole ainsi que de 540 k€ suite à une convention non conclue avec la région sur la tarification sur le Grésivaudan.

Chapitre 66 – Charges financières :

A la suite des deux hausses de taux de la Banque Centrale Européenne en juillet (0,50%) et septembre (0,75%), l'évolution à la hausse des taux sur le deuxième semestre 2022 nécessite l'inscription de 1,46 M€ au chapitre 66.

Chapitre 67 – Charges exceptionnelles :

Afin d'annuler des titres relatifs à Decaux d'années antérieures, 204 k€ ont été inscrits.

Chapitre 023 – Virement à la section d'investissement :

Le virement à la section d'investissement est diminué de 5,59 M€. Ce mouvement trouve sa contrepartie en recette d'investissement.

Chapitre 042 – Opération d'ordre de transfert de section :

La réduction de capital de la SPL M Tag nécessite des crédits d'ordre supplémentaires de 4 M€. Ce mouvement trouve sa contrepartie en recette d'investissement

Section d'investissement

Dépenses d'investissement :

CHAP.	DEPENSES	BP 2022	Total DM1 2022	Report 2021	Total BP + DM1 2022
16	Emprunts et dettes assimilées	42 091 000,00			42 091 000,00
20	Immobilisations incorporelles	4 075 080,00	-165 000,00	100 000,00	3 910 080,00
21	Immobilisations corporelles	24 532 320,00	-12 619 000,00		11 913 320,00
23	Immobilisations en cours	24 320 000,00	-10 665 116,83		13 654 883,17
26	Participations et créances rattachées	5 360 000,00			5 360 000,00
Total dépenses réelles d'investissement		100 378 400,00	-23 449 116,83	100 000,00	76 929 283,17
Lignes de trésorerie (16449 - 166 - 165 - 1645x)		90 000 000,00			90 000 000,00
001	Solde d'exécution de la section d'investissement	5 880 136,49			5 880 136,49
040	Opération d'ordre de transfert entre sections	4 650 000,00	232 560,00		4 882 560,00
041	Opérations patrimoniales	3 000 000,00			3 000 000,00
Total dépenses d'ordre d'investissement		7 650 000,00	232 560,00		7 882 560,00
Total dépenses d'investissement		203 908 536,49	-23 216 556,83	100 000,00	180 791 979,66

Chapitre 20 – Immobilisations incorporelles :

Le report du démarrage d'études de 95 K€ de l'extension de la ligne C1 et des transports en commun sur site propre pour 70 K€.

Report 2021 de 100 K€ de frais d'études.

Chapitre 21 – Immobilisations corporelles :

Des ajustements pour 12,6 M€ à la baisse sont opérés au vu de l'avancement des projets sur les dépenses d'équipement. Il s'agit notamment de désinscrire :

- 8,7 M€ achat des bus GNV,
- 1,7 M€ de gros entretien de voie,
- 1 M€ de réparation et rénovation,
- 1 M€ d'aménagement ponctuel des bus,
- 770 K€ de matériel embarqué,
- 524 K€ transport en commun VRD,
- 431 K€ de Bâtiments.

A l'inverse une enveloppe de dépenses supplémentaire 2021 reportées sur 2022 de 1,6 M€ est à prévoir.

Chapitre 23 – Immobilisations en cours :

Les 10,6 M€ de désinscrit sont :

- 5 M€ de câble,
- 2 M€ dépôt Eybens pour cause de retard dans les négociations,
- 1,8 M€ site propre des transports en commun,
- 1,5 M€ ouvrage d'art, report en 2023,
- 800 K€ sur l'installation de la billetterie.

Chapitre 001 – Solde d'exécution de la section d'investissement :

L'affectation du résultat de fonctionnement a été modifié suite à la du compte administratif 2021, entraînant ainsi une désinscription de 21 K€ à la Métropole au profit du Grésivaudan.

Chapitre 040 – Opération d'ordre de transfert :

Le complément de 232 K€ d'opération d'ordre résulte de la constatation des acquisitions et cession à l'euro symbolique. Ce mouvement trouve sa contrepartie en recette de fonctionnement.

Recettes d'investissement :

CHAP.	RECETTES	BP 2022	Total DM1 2022	Report 2021	Total BP + DM1 2022
16	Emprunts et dettes assimilées	27 583 375,29	-21 555 820,83		6 027 554,46
1068	Autres réserves	5 880 136,49			5 880 136,49
13	Subventions d'investissement	8 834 384,00	-592 000,00	100 000,00	8 342 384,00
27	Autres immobilisations financières	31 500 000,00			31 500 000,00
4582	Opération pour compte de tiers		497 959,00		497 959,00
Total recettes réelles d'investissement		73 797 895,78	-21 649 861,83	100 000,00	52 248 033,95
Lignes de trésorerie (16449 - 166 - 165 - 1645x)		90 000 000,00			90 000 000,00
Total dépenses mixtes d'investissement		90 000 000,00			90 000 000,00
021	Virement de la section d'exploitation	14 181 640,71	-5 588 776,00		8 592 864,71
040	Opération d'ordre de transfert entre sections	22 929 000,00	4 022 081,00		26 951 081,00
041	Opérations patrimoniales	3 000 000,00			3 000 000,00
Total recettes d'ordre d'investissement		40 110 640,71	-1 566 695,00		38 543 945,71
Total recettes d'investissement		203 908 536,49	-23 216 556,83	100 000,00	180 791 979,66

Chapitre 16 – Emprunts et dettes assimilées :

L'emprunt baisse de 21,6 M€ du fait de reports de projets.

Chapitre 1068 – Autres réserves :

Suite au vote du compte administratif, la répartition du résultat a été modifiée, impactant ainsi le déficit d'investissement. Il en résulte un accroissement de 21 K€ au profit du Grésivaudan.

Chapitre 13 – Subvention d'investissement :

Le décalage des projets entraîne une désinscription des subventions qui leur sont afférentes. Ainsi, les subventions de l'Etat pour le câble de 300 K€ et les bus articulés GNV pour 292 K€ sont à désinscrire.

Report de 100 K€ de subvention d'investissement 2021.

Chapitre 4582 – Opération pour compte de tiers :

Pour la Métropole, une écriture de régularisation du compte de tiers de la commune de Pont de Claix, permet d'inscrire une recette de 447 K€

Chapitre 021 – Virement de la section de fonctionnement :

Le virement à la section d'investissement est diminué de 5,59 M€. Ce mouvement trouve sa contrepartie en dépense de fonctionnement.

Chapitre 040 – Opération d'ordre de transfert :

La réduction de capital de la SPL M Tag nécessite des crédits d'ordre supplémentaires de 4 M€. Ce mouvement trouve sa contrepartie en recette d'investissement.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptés par délibération du 11 mars 2021,
Vu la délibération approuvant le budget primitif 2022 du 24 mars 2022,
Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 10 novembre 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve la décision modificative n°1 du budget mobilités urbaines du SMMAG 2022.

14 voix pour - 2 abstentions (Pierre BEJAJI, Florent CHOLAT)

Grenoble-Alpes Métropole : 11 voix pour – 2 abstentions (Pierre BEJAJI, Florent CHOLAT)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.

- **Délibération n°5 - Mobilités partagées, actives et intermodalité - Budget annexe Mobilités partagées - Décision modificative n° 1 exercice 2022**

Monsieur le Président Sylvain Laval

La troisième et dernière délibération, relative cette fois-ci au budget avec mobilité partagée, pour de nouveau une décision modificative numéro huit sur le budget 2022, Monsieur le Vice-Président.

00:16:02

Vice-Président Bruno Cattin: D'une manière générale, cette décision modificative-- ne vous inquiétez pas, ce n'est pas une alarme inquiétante, c'est simplement l'évolution du CO2 dans la salle qui nous oblige à peut-être ouvrir nos fenêtres, si on veut que le bruit s'arrête. Quand on est 62 élus communautaires, on termine avec les bonnets et les moufles. Ça va être la punition cet hiver.

00:16:38

M. Laurent Thoviste: Fais attention, les montagnards sont résistants.

00:16:45

Vice-Président Bruno Cattin: Je reviens au sujet des finances sur la mobilité partagée, cette décision modificative s'équilibre en dépenses et en recettes, en fonctionnement et en investissement, notamment grâce à un reversement complémentaire du budget principal de 0,5 million et une diminution de l'emprunt d'équilibre de 2,4 millions. On bénéficie d'une hausse du reversement mobilité sur ce budget, donc de 472 000 euros. Au niveau défense et exploitation, on a légèrement la section d'investissement qui est de 500 000 euros. Sinon on est sur des montants plus modestes, la diminution de 92 000 € de charges à caractère général qui est aussi lié au report de projet, 100 000 euros pour la promotion des déplacements des véhicules partagés et 8 000 € à la hausse des charges de structures. Les prévisions de charges de personnel reculent de 15 millions d'euros. On a 47 kilos € inscrits à la hausse du contrat d'exploitation pour Univélo pour 35 000 € et différentes animations du vélo pour 12 000 €. Je rappelle, on a un virement à la section d'investissement de 515 000 euros. Cet équilibre permet l'inscription d'autofinancement des investissements à hauteur de 500 000 euros pour la métropole, de 15 000 € pour les Grésivaudan et 14 000 € pour le territoire du Pays Voironnais. Au niveau des dépenses d'investissement, on a l'annulation d'un titre de recette émis sur un tir erroné pour un montant de 145 000. L'avancement des projets explique des ajustements au moins 700 000 euros pour le report des recharges en borne électrique, 350 000 euros pour le PEM de Domaine et 320 000 euros pour la multimodalité de la gare dont 170 000 pour Brignoud, 150 000 pour Goncelin, 250 000 pour le PR de Rive et 70 000 € pour des pistes cyclables de Goncelin. Au niveau des immobilisations ou en ajustement à la baisse des crédits de la traversée de la Bâtie pour 600 000 euros compte tenu de son stade d'avancement. Puis participations et créance rattachées, 300 000 euros correspondent à la participation au capital de Citiz, dans la participation du SMMAG bien évidemment. Au niveau des emprunts, l'équilibre de notre budget permet de réduire le montant de l'emprunt d'équilibre de 2,7 millions pour la métropole et de 52 000 € pour le Pays Voironnais. Au sujet des subventions d'investissement ajustées bien évidemment, 229 000 euros de crédits à désinscrire compte tenu de l'avancement des projets, là aussi de 200 mille euros pour Brignoud, 100 € sur la piste de Goncelin, 50 pour le B-EPIC du Grésivaudan. Le virement de la section de fonctionnement est augmenté de 516 mille euros. Ce montant trouve sa contrepartie en dépenses de fonctionnement. Voilà pour cette troisième délibération modificative.

00:20:20

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Nous avons l'ensemble du club budgétaire sur cette décision modificative inhérente de l'ensemble de notre budget. Monsieur Bejjaji, vous avez la parole.

00:20:29

M. Pierre Bejjaji : Merci, Monsieur le Président. C'est une intervention globale qui vise les trois budgets. Sur le budget principal, je note que la bonne surprise du fait que des recettes supplémentaires sur le versement mobilité plus 4,2 millions. Il y a beaucoup de débats en cours, notamment dans la presse sur la ZFE et notamment les débats adjacents sur, comment essayer de rendre plus attractifs les transports en commun et avec notamment la question des gratuités ciblées. La Convention citoyenne de la Métropole avait dans ses recommandations, abordé également le sujet d'une manière tout à fait en plus pragmatique et non démagogique, en disant, "de nombreux territoires commencent à envisager des gratuités ciblées" moi j'ai vu pas plus tard que la semaine dernière que la région Occitanie mettait en place au weekend des tarifs à un euro. En fait, la position et l'abstention sur ce budget principal s'expliquent par le fait que 4,2 millions, 5 millions d'euros, c'est à peu près ce qui avait été chiffré pour la mise en place des gratuités ciblées, notamment le weekend. On aurait donc pu en profiter pour expérimenter avec cette recette supplémentaire des gratuités ciblées. Après, sur le budget annexe Mobilité urbaine, ce que l'on constate ce sont des désinscriptions importantes de dépenses d'investissement, 22 millions d'euros ce qui est un peu contradictoire avec l'affichage d'investissement massif sur les transports en commun, notamment avec la question des bus GNV, pourquoi ce décalage d'investissement important, même s'il n'y a pas que ça. C'est ça la deuxième explication de notre abstention sur ce budget annexe Mobilité. On note aussi la désinscription de 540 000 euros, pour une convention non conclue avec la Région sur la tarification sur le Grésivaudan, ce qui constitue un autre sujet d'étonnement. Sur le budget mobilité partagée, on a une diminution

d'emprunt de 2,4 millions qui s'explique par le report aussi d'installation de bornes électriques et des reports importants sur les pôles d'échanges du Domaine et la grande ville. On voit qu'il y a à la fois des recettes qui augmentent et des décalages d'investissement importants. Cela nous permet sans doute le désendettement, mais globalement nous pensons qu'avec les priorités et notamment l'arrivée et la mise en place prochaines de la ZFE, d'autres choix auraient pu être faits.

00:24:02

Monsieur le Président Sylvain Laval: Il y a d'autres demandes d'intervention sur cette question. Non, je n'en voie pas. Peut-être quelques mots par rapport à vos propos, monsieur Bejjaji parce qu'on peut faire semblant de ne pas connaître le contexte et la réalité de la situation, dire qu'il y aurait des volontés de ne pas mettre en œuvre un certain nombre de dossiers ou en tout cas de les décaler. Je crois qu'il faut être clair, objectif et honnête sur la réalité de la situation que nous vivons et qu'il ne faut pas réécrire l'histoire. Vous laissez à penser que nous ne voudrions pas mettre en œuvre un certain nombre de projets, que nous en retarderons certains parce qu'ils ne seraient pas prioritaires. Je crois que quand on connaît un petit peu les dossiers, on sait qu'il n'en est rien, puisque nous sommes dans une situation où tous les dossiers que nous avons lancés, que ce soit les pôles d'échanges multimodaux, que ce soit l'équipement des parkings relais, vous faisiez allusion aux futures haltes ferroviaires, ils sont bien en cours, mais comme vous le savez, ce sont des dossiers qui engagent de nombreux partenaires, nous ne sommes pas seuls dessus. La capacité à faire avancer une étude plus vite qu'elle ne le peut dans le contexte que nous connaissons de passation de marchés, de contexte de conjoncture économique difficile aussi pour l'ensemble des secteurs qui expliquent notamment le fait que l'installation en bornes et parfois de recharge électrique est un petit peu plus longue de prévue. Vous le savez, il y a une pénurie mondiale sur les composants des bornes, parce que l'arrivée des fournisseurs prend malheureusement des mois de plus, parfois six mois, parfois un an et ça se sont des paramètres que nous ne maîtrisons pas, ni au SMMAG ni ailleurs. Je pense que vous le savez pertinemment puisque vous êtes aussi élu, qu'il y a d'autres collectivités qui sont confrontées aux mêmes réalités. Ne faisons pas semblant d'imaginer qu'il n'y aurait pas de volonté de faire avancer les dossiers. Nous sommes tous soumis au même régime, qui n'est pas propre à notre territoire et qui est un régime mondial sur ce sujet. Après, vous évoquez aussi la question des tarifications. C'est un sujet de travail en cours, vous le savez bien puisque nous mettons en place un travail collectif qui avance bien sur cette question avec l'ensemble des territoires de notre syndicat, puisque ça comporte à la fois la métropole, le Grésivaudan. Ce n'est pas qu'une affaire propre au territoire métropolitain et un groupe de travail dans lequel l'ensemble des collègues sont impliqués de toutes les sensibilités, à la fois territoriales et politiques et auxquelles votre groupe participe et est en accord avec les premières orientations qui se dégagent. N'anticipons donc pas les échéances, vous avez fait allusion à des travaux ici qui viennent nous enrichir et nous alimenter, qui font partie des éléments des études et des réflexions. Nous apportons des réponses régulièrement, en temps et en heure, il n'y a pas de volonté de ne pas le faire, les choses sont posées clairement, nous avons des premières réunions et nous aurons l'occasion de présenter des éléments de réforme au grand public dans les semaines et dans les mois qui viennent. Vous faites allusion à des positions qui pourraient être prises par des autres territoires. On sait très bien que chaque territoire a ses débats et ses spécificités. Comparons ce qui est comparable à la fois en taille de réseau, en taille de population, en structure de réseau. Je vois parfois qu'on compare la situation des transports d'agglomération grenobloise à d'autres préfectures du Dauphiné qui ne comportent ni de réseau de tramway, ni un réseau de bus équivalent au nôtre. Il me semble que la comparaison est quand même délicate sur ce point. Vous faisiez allusion aux régions très intéressantes. Je vous invite à saisir la région sur ces débats-là. Nous ne pouvons pas comparer le SMMAG à une région. Nous n'avons pas le même périmètre de compétence et nous ne sommes pas responsables des transports ferroviaires. Je crois qu'il faut rester quand même dans un cadre collectif, un cadre objectif, que "comparons-nous et où en sommes-nous comparés à la situation qui n'est pas propre à notre territoire", pourtant nous sommes dans une situation conjoncturelle mondiale. Après, on peut collectivement constater que nous ne sommes pas des champions d'exécutions budgétaires et je pense que ce sera d'ailleurs un élément de discussion des prochaines délibérations. Ça, c'est une réalité. Je crois qu'ici tout le monde est d'accord pour dire que nous pouvons peut-être un peu plus fort sur nos consommations de crédits, mais ce n'est pas un problème de volonté politique, c'est un problème d'organisation, d'engagement et de capacité aussi dans le contexte que nous connaissons, à faire avancer dans des délais plus resserrés à la fois les marchés et les procédures. Ça, c'est un problème que tout le monde rencontre, je crois, surtout dans toutes ces collectivités. Voilà ce que je voulais dire et je ne sais pas s'il y a d'autres interventions, Monsieur le Président Ferrari.

00:28:31

Monsieur Christophe Ferrari: Peut-être juste une intervention de contexte plus général sur les questions budgétaires que ce soit au SMMAG que ce soit la métropole dans les intercommunalités ou

dans nos communes. Je pense que nous n'avons jamais connu une situation telle que nous la vivons aujourd'hui, notamment sur ce qui est à la fois la programmation de l'investissement et son exécution. Parce que d'abord il n'y a pas une collectivité qui ouvre aujourd'hui des prix et qui découvre parfois avec stupeur des augmentations qui sont de 30, 40, 50 % et qui, de fait, posent la question de la mise en œuvre de l'investissement choisi. Ça, jamais au vu des évolutions de 10 % sur les marchés ou des résultats de commission d'appel d'offres. Là, on est dans une forme d'exécution qui va forcément, dans toutes les collectivités, poser la question de, "on fait ou on ne fait pas", en fonction tout simplement de ce que sera la réalité des coûts. On n'y arrive pas aujourd'hui et tout le monde le dit, nous sommes dans une période folle, de ce point de vue. Le deuxième sujet, c'est que ce n'est pas parce qu'on arrive à se dire, on fait, même s'il y a augmentation, que les choses se font dans le calendrier choisi pour une bonne et simple raison, c'est la question de l'acheminement et de l'accès à un certain nombre de produits. Le président l'a dit, sur les questions de composants électroniques, on a l'impression que sur cette planète tout est fabriqué en Ukraine, de la moutarde au ketchup en passant par les composants électroniques ou autre chose, le bois aussi. Tout ceci nous montre qu'il y a quand même quelque chose qui pèse sur nous tous de façon assez globale et qui n'empêche pas, comme le dit Sylvain Laval, il faut regarder comment améliorer l'exécution du budget d'investissement, tout le monde le souhaite. En l'espèce, il y a quand même des considérations générales qui sont particulièrement, je dirais, difficiles à gérer, à anticiper. La meilleure anticipation, c'est de se dire, tel projet, on va le faire et on regarde la réalité des coûts in fine parce qu'au final si on voulait faire trois projets, peut-être financièrement on n'en fera que deux. C'est terrible à dire, ce n'est pas du tout une bonne chose, mais c'est ainsi. Je pense qu'il faut être de ce point de vue-là, extrêmement pragmatique. C'est cette considération générale qui touche tout le monde et qui amène forcément à avoir un regard plus mesuré sur les choses, ce qui n'enlève pas la volonté politique d'en faire une bonne.

00:31:32

Monsieur le Président Sylvain Laval: Monsieur Bejjaji.

00:31:33

Monsieur Bejjaji: Juste pour compléter mon intervention et suite à vos interventions. Je voulais préciser deux choses. Vous avez tout à fait raison, mais moi je n'ai jamais comparé à des territoires du Nord Isère ou... La région Occitanie c'est un exemple. Ce qui s'est passé en Allemagne cet été, c'est un autre exemple qui n'ont rien de comparable.

00:31:55

Monsieur le Président Sylvain Laval: Intéressant quand même.

00:31:57

Monsieur Bejjaji: Bien sûr. Moi je voulais juste renvoyer à des métropoles de notre taille et comme Rouen, où j'étais le week end dernier, qui expérimente des choses, Montpellier aussi. Après, ce sera sans doute très abordé lors du groupe de travail qui se réunit, mais c'était juste pour constater que nous avons des capacités budgétaires à faire. Après ce sera des questions de choix. Puis sur la question des décalages d'investissement, effectivement, je suis également élu communal, je constate comme beaucoup. Après, je me dis qu'il n'y a pas que des investissements lourds et des travaux en investissement, c'est peut-être l'occasion d'utiliser finalement cette réserve budgétaire du décalage pour anticiper, lancer des études sur des choses qui nous engageront dans cinq, six, sept ans peut-être, mais qui nous permettent au moins d'avoir les éléments d'appréciation. Je pense bien sûr à la desserte du Grand Sud ou la prolongation de la ligne.

00:32:58

Monsieur le Président Sylvain Laval: Monsieur le Vice-président, Cattin.

00:33:04

Vice-Président Bruno Cattin: Je pense qu'aujourd'hui on va être effectivement confrontés à des difficultés sur lesquelles on a du mal à anticiper. On a la chance aujourd'hui d'avoir ce versement mobilité qui progresse, mais à mon avis ce n'est pas suffisant pour dire qu'à partir du moment où on a 4 millions d'augmentations du versement mobilité, on va pouvoir investir dans d'autres projets. Je pense qu'aujourd'hui, il y a d'autres difficultés qui vont nous apparaître sur l'évolution des coûts en 2023. On a travaillé au niveau du conseil d'administration de M TAG sur l'apparition de difficultés complémentaires. Je crois qu'il faut vraiment qu'on soit dans une grande prudence quand on a une recette avant de l'utiliser. Il faut, je pense, mesurer les conséquences et bien apprécier la réalité qui va être la nôtre en 2023, en 2025, quand la métropole ou le département arrêteront de rembourser la dette. Je crois qu'il faut qu'on ait, et c'est prévu, un vrai travail d'anticipation et de préparation du budget 2023 et d'une prospective que l'on pourrait faire à échéance de la fin du mandat.

00:34:19

Monsieur le Président Sylvain Laval: Je crois que tout le monde est d'accord pour dire que nous ne sommes pas ici pour avoir une théorisation ou de prétendues réserves cachées qui n'existent pas, je tiens quand même à le rappeler publiquement. Dans le contexte que nous avons, je crois que nous

arriverons bien à dépenser notre argent et il le sera. Quand on voit, je pense que ce point-là fait l'unanimité, personne ici ne souhaite investir ou consommer les crédits. Je rappelle juste et Bruno Cattin le disait et nous en parlions récemment avec Jean-Paul Trovero, pour la simple année 2023 on nous annonce de plus 12 ou 13 millions d'euros d'augmentation de coûts rien que sur l'électricité. Je ne pense pas que dans ce contexte-là, nous devons interroger sur nos capacités à les financer qu'on puisse dire que nous aurions des réserves, que nous ne consommions pas. Je crois qu'au regard du contexte économique et énergétique, malheureusement, ces crédits seront plus que dépensés et ne seront certainement pas suffisants. Je crois qu'il n'y a pas d'inquiétude à avoir sur le fait qu'il n'y aura pas d'argent de mis de côté ou d'argent caché. Maintenant je vous propose de passer au point suivant qui est toujours dans le domaine des compétences obligatoires, une délibération sur la clé de répartition budgétaire entre les membres pour financer les charges communes de personnel. La parole est au vice-président.

00:35:54

Vice-Président Bruno Cattin: On parle bien de la répartition des charges de personnel du SMMAG. C'est un sujet un peu délicat, mais j'espère que je serai suffisamment clair dans cette présentation. À ce jour, les charges des personnels sont essentiellement financées par la collectivité mettant à disposition du personnel. Il est proposé de nouvelles règles de répartition des charges communes de personnel entre les quatre membres du syndicat, c'est-à-dire la Métropole, le Grésivaudan, le Pays Voironnais et le Département, afin d'essayer de corriger ce déséquilibre. Ces clés sur lesquelles on va travailler vont permettre de donner, du moins c'est l'objectif de la lisibilité s'agissant des dépenses communes du syndicat et de la part imputable à chaque membre, elles sont de nature, ces règles, à conforter la construction du SMMAG dans son périmètre actuel tout en permettant de projeter la contribution d'autres territoires en cas de nouvelle adhésion. Ces clés constituent un premier socle qui pourra être amendé ou complété dans les libérations ultérieures en cas de besoin, selon l'évolution des services partagés. La répartition, les agents des directions opérationnelles de ceux des directions ressources. Concernant les directions opérationnelles, le département contribue au prorata de ces voix sur les missions qu'ils financent conformément aux statuts. La répartition du solde, une fois qu'on a enlevé la participation du département, se fait au prorata temporis des missions entre le territoire. jusque-là, c'est relativement facile à comprendre. On enlève la part du département et on répartit entre les trois territoires en fonction des missions. Concernant les directions ressources, c'est un peu plus compliqué. Il est distingué trois fonctions essentielles avec des modalités de répartition qui sont propres chaque fois. Premier point pour le pilotage du syndicat. Ça concerne la direction générale, le cabinet, la communication institutionnelle, l'appui juridique, le fonctionnement des instances. Les charges sont inscrites au budget principal au titre des compétences obligatoires et sont réparties selon les mêmes règles que les charges générales de fonctionnement, c'est-à-dire les contributions du département à hauteur de ses voix, soit 4/28. Ensuite la répartition du solde entre les territoires, avec un critère nouveau au prorata de leur population. Pour les fonctions support des agents, ça concerne les ressources humaines, la santé au travail, les ressources numériques, l'environnement et la logistique. Les charges sont liées au nombre d'agents et donc réparties en fonction des autres effectifs. Pour les fonctions finances et commandes publiques, les charges sont réparties d'une manière encore différente par moitié répartie forfaitairement de la manière suivante à parts égales entre les trois budgets : contribution du département à hauteur du nombre de ces voix 4/28 pour les compétences obligatoires et 10/28 sur les mobilités partagées, donc à parts égales entre les trois budgets, contribution du département à hauteur du nombre de voix et derrière répartition du solde à parts égales entre les territoires concernés. Enfin pour moitié en fonction des dépenses réelles, entre compétences et membres. Cela veut dire 1/3 pour chaque territoire, avec la moitié au titre des mobilités en mêmes, puisque là on revient sur les compétences. Je ne suis pas sûr que si je ramasse les copies, tout le monde ait bien compris cette délibération. J'ai essayé de faire au plus simple, mais l'exercice est un peu difficile. Je pense qu'il faut retenir que c'est un premier socle, c'est une première approche, mais ça méritera probablement des précisions ou d'autres travaux. Juste une précision quand même, je crois qu'on évoque 600 000 euros, je crois que là-dessus le Grésivaudan va être contributeur à hauteur de 350 000 euros. Je pense que le Pays Voironnais va être de l'ordre de 150 000 euros et qu'il y aura reste de 50 000 € pour le département. Je pense qu'on retravaille peut-être un peu ça, qu'on précise à nouveau certaines choses avec le département, mais je pense que ça, c'est un travail ultérieur. Là, ça a au moins le mérite de clarifier et de valider un principe qui me paraît légitime, c'est-à-dire une répartition de la masse salariale en fonction des territoires et en fonction des compétences.

00:42:39

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci, Monsieur le Vice-président pour cette présentation et ces délibérations effectivement importantes pour le bon fonctionnement de notre syndicat. Est-ce que cela appelle des observations ?

00:42:50

Monsieur le Président Sylvain Laval: Oui monsieur le Vice-Président Brahim.

00:42:52

M. Brahim Cheraa: C'est pour dire combien je me réjouis de la qualité des échanges entre nos différentes structures qui aboutissent à ce genre d'exercice complexe. Je remercie ceux qui y ont travaillé parce que j'ai suivi moi-même difficilement l'exercice présenté par Bruno et je pense que c'est la démonstration finalement qu'une forme d'intelligence collective au service d'un grand territoire a toute sa pertinence et qu'elle est à encourager en direction d'autres territoires qui pourraient nous rejoindre.

00:43:27

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci beaucoup. Effectivement, comme le dit l'adage populaire, les bons comptes font les bons amis et que nous sommes clairement sur cette voie. Je vous propose de mettre aux voix cette délibération ainsi que la précédente pour que nous soyons bien clairs. La précédente, c'était la délibération du budget annexe mobilité partagée, donc la numéro un. Y a-t-il des oppositions ? Je n'en vois pas. Les abstentions ? Deux. La délibération est donc adoptée. Je mets aux voix cette présente délibération relative au comité de répartition budgétaire entre les membres sur les charges de personnel. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? Non, c'est donc adopté à l'unanimité. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

Cette décision modificative s'équilibre en dépenses et en recettes, en fonctionnement et en investissement, grâce notamment à un reversement complémentaire du budget principal de 0,5 M€ et à une diminution de l'emprunt prévisionnel d'équilibre de 2,4 M€.

Les principales évolutions budgétaires par chapitre sont présentées ci-dessous :

Section d'exploitation

Recettes de fonctionnement :

CHAP.	RECETTES	BP 2022	Total DM1 2021	Total BP + DM1 2021
70	Ventes de produits, services, marchandises	1 112 000		1 112 000
74	Participation CD 38	389 328		389 328
	Participation CAPV	954 875	-10 641	944 234
75	Autres produits de gestion courante	68 000		68 000
Total recettes réelles de fct hors versement VM		2 524 203	-10 641	2 513 562
75	Reversement VM	10 263 784	472 001	10 735 785
Total recettes réelles de fonctionnement		12 787 987	461 360	13 249 347
042	Opération d'ordre de transfert sections	90 000		90 000
Total recettes d'ordre de fonctionnement		90 000		90 000
Total recettes de fonctionnement		12 877 987	461 360	13 339 347

Chapitre 74 – Participation CAPV :

A la suite de la baisse des charges d'exploitation, la participation de la communauté d'agglomération du Pays Voironnais (CAPV) est diminuée de 11 K€.

Chapitre 75 – Reversement VM :

Pour compenser du besoin de fonctionnement, il convient de prévoir une hausse du reversement mobilité sur le territoire métropolitain de 472 K€.

Dépenses d'exploitation :

CHAP.	DEPENSES	BP 2022	Total DM1 2021	Total BP + DM1 2021
011	Charges à caractère général	3 819 813	-100 000	3 719 813
	Charges de structure	149 772	8 092	157 864
012	Charges de personnel	1 105 064	-14 518	1 090 546
65	Autres charges de gestion courante	192 334	47 000	239 334
67	Charges exceptionnelles	3 000		3 000
Charges de gestion courante		5 269 983	-59 426	5 210 557
66	Charges financières	47 000	5 000	52 000
Total dépenses réelles fonctionnement		5 316 983	-54 426	5 262 557
023	Virement à la section d'investissement	6 161 004	515 786	6 676 790
042	Opération d'ordre de transfert sections	1 400 000		1 400 000
Total dépenses d'ordre de fonctionnement		7 561 004	515 786	8 076 790
Total dépenses de fonctionnement		12 877 987	461 360	13 339 347

Chapitre 011 – Charges à caractère général :

La diminution des 92 K€ de charges à caractère général est la résultante du report de projets. Il s'agit pour 100 K€ de la promotion des déplacements des véhicules partagés et 8 K€ à la hausse de charges de structure.

Chapitre 012 – Charges de personnel :

Les prévisions de charges de personnel reculent de 15 K€.

Chapitre 65 – Autres charges de gestion courantes :

Les 47 K€ inscrits sont la résultante d'inscriptions à la hausse du contrat d'exploitation M'Vélo+ pour 35 K€ et de diverses animations vélo pour 12 K€.

Chapitre 66 – Charges financières :

Le montant prévisionnel des frais financiers est à augmenter de 5 K€ pour le territoire du Grésivaudan.

Chapitre 023 – Virement à la section d'investissement :

L'équilibre de la section de fonctionnement permet l'inscription d'autofinancement des investissements de +486 K€ pour la Métropole, +15 K€ pour le Grésivaudan et +14 K€ pour le territoire de la CAPV.

Section d'investissement

Dépenses d'investissement

CHAP.	DEPENSES	BP 2022	Total DM1 2021	Total BP + DM1 2021
13	Subventions d'investissement		195 000	195 000
16	Emprunts et dettes assimilées	277 500		277 500
20	Immobilisations incorporelles	2 617 000	-1 693 917	923 083
21	Immobilisations corporelles	2 468 300		2 468 300
23	Immobilisations en cours	6 385 083	-936 000	5 449 083
26	Participations et créances rattachées		300 000	300 000
Total dépenses réelles d'équipement hors dette		11 470 383	-2 134 917	9 335 466
4581	Opération pour compte de tiers	60 589		60 589
Total dépenses réelles d'investissement		11 808 472		11 808 472
001	Solde d'exécution d'investissement reporté	1 711 768		1 711 768
Total dépenses mixtes d'investissement		1 711 768		1 711 768
040	Opération d'ordre de transfert entre sections	90 000		90 000
041	Opérations patrimoniales	7 000 000		7 000 000
Total dépenses d'ordre d'investissement		7 090 000		7 090 000
Total dépenses d'investissement		20 610 240	-2 134 917	18 475 323

Des ajustements sont opérés au vu de l'avancement des projets sur les dépenses d'équipement.

Chapitre 13 – Subventions d'investissement :

L'annulation d'un titre de recette, émis sur un tiers erroné, nécessite d'inscrire une dépense de 145 K€. Ce titre concerne la subvention pour le parking relais de Rives Bièvre Dauphiné. Cette dépense est compensée par une recette. Aussi, une annulation de titre relative au P+R de Bièvre est rendue nécessaire pour 50 K€

Chapitre 20 – Immobilisations incorporelles :

L'avancement des projets explique les ajustements :

- 700 K€ pour le report des recharges de bornes électriques,
- 350 K€ de la PEM Domène,
- 320 K€ multimodalité gare dont 170 K€ pour celle de Brignoud,
- 150 K€ pour celle de Goncelin,
- 250 K€ P+R Rives,
- 70 K€ de pistes cyclables Tencin.

Chapitre 23 – Immobilisations en cours :

Il s'agit d'un ajustement à la baisse des crédits de la traversée la Batie pour 630 K€ compte tenu de son stade d'avancement.

Chapitre 26 – Participations et créances rattachées :

Les 300 K€ correspondent à la participation au capital de Citiz du SMMAG.

Recettes d'investissement :

CHAP.	RECETTES	BP 2022	Total DM1 2021	Total BP + DM1 2021
16	Emprunts et dettes assimilées	3 220 584	-2 421 340	799 244
1068	Autres réserves	1 494 791		1 494 791
13	Subventions d'investissement	1 272 662	-229 363	1 043 299
23	immobilisations en cours	32 600		32 600
4 582	Opération pour compte de tiers	28 600		28 600
Total recettes réelles d'investissement		6 049 236	-2 650 703	3 398 533
021	Virement de la section d'exploitation	6 161 004	515 786	6 676 790
040	Opération d'ordre de transfert entre sections	1 400 000		1 400 000
041	Opérations patrimoniales	7 000 000		7 000 000
Total recettes d'ordre d'investissement		14 561 004	515 786	15 076 790
Total recettes d'investissement		20 610 240	-2 134 917	18 475 323

Chapitre 16 – Emprunts et dettes assimilées :

L'équilibre de ce budget permet de réduire le montant de l'emprunt d'équilibre de – 2,4 M€ pour la Métropole et de 52 K€ pour la CAPV.

Chapitre 13 – Subventions d'investissement :

Les subventions sont ajustées de 229 K€ de crédits à désinscrire compte tenu de l'avancement des projets. Il s'agit de -200 K€ sur la passerelle Brignoud, -120K€ sur la piste Tencin, 50 K€ P+R du Grésivaudan. La convention « ville responsable » non prévue au BP 2022 permet d'inscrire +101 K€ pour subventionner l'achat de Vélos.

Chapitre 021 – Virement de la section d'exploitation :

Le virement de la section de fonctionnement est augmenté de 516 K€. Ce mouvement trouve sa contrepartie en dépense de fonctionnement.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
Vu la délibération approuvant le budget primitif 2022 du 24 mars 2022,

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 10 novembre 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve la décision modificative n°1 du budget annexe « Mobilités partagées » du SMMAG 2022.

18,875 voix pour - 1,25 abstentions (Pierre BEJAJI, Florent CHOLAT)

Grenoble-Alpes Métropole : 6,875 pour – 1,25 abstentions

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 5 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés

- **Délibération n°6 - Compétences obligatoires - Clefs de répartition budgétaire entre membres pour financer les charges communes de personnel**

2DL220149

Exposé des motifs

Par délibération en date du 11 mars 2021, le syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG) a adopté de nouveaux statuts, reflétant une coopération renouvelée avec le Département de l'Isère.

Les statuts fixent les dispositions financières du syndicat. L'article 18.1.3 précise que « des clés de répartition entre les territoires seront définies par délibération pour le financement des charges générales de fonctionnement du syndicat (instances, indemnités des élus ...) ».

Les mêmes dispositions sont prévues pour les dépenses communes des budgets annexes, aux articles 18.2.3 et 18.3.3.

Les statuts indiquent par ailleurs que le Département contribue aux dépenses annuelles de fonctionnement, avec des taux et exclusions figurant dans les mêmes articles.

Les 21 octobre et 16 décembre 2021, le SMMAG a fixé par délibération les règles de répartition entre établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) membres s'agissant des dépenses communes hors masse salariale, et précisé les règles de contribution du Département.

L'objet de la présente délibération est de définir les règles de répartition des dépenses de personnel et frais afférents. Le SMMAG aura ainsi adopté l'ensemble des clefs de financement des dépenses communes à date, tel que cela est prévu dans les statuts.

Ces clefs permettent de donner de la lisibilité au comité syndical s'agissant des dépenses communes et de la part imputable à chaque membre. Elles sont de nature à conforter la construction du syndicat dans son périmètre actuel.

Ces clés de répartition permettent en outre de projeter la contribution d'autres territoires en cas d'adhésion au syndicat. Elles sont donc de nature à favoriser, aussi, la construction du syndicat à une plus grande échelle.

Ces clefs constituent un premier socle, qui pourra être amendé ou complété par délibération ultérieure en cas de besoin, selon l'évolution des services partagés.

Pour la répartition des dépenses de personnel et frais afférents entre compétences et missions exercées par le syndicat, les modalités suivantes sont retenues :

- La répartition entre compétences et membres se fait en considérant le coût moyen des agents du syndicat et celui des agents mis à disposition de celui-ci par chacun de ses membres. Ainsi, les calculs de répartition se font sur la base d'Equivalents Temps Plein (ETP) auxquels est appliqué le coût moyen de la collectivité pour obtenir les dépenses totales. Ce coût comprend la masse salariale brute chargée et les frais divers de personnel : locaux, équipements individuels, formations...

Pour les directions opérationnelles :

- La répartition des dépenses de personnel s'effectue au *pro rata temporis* des missions assurées par les agents, à savoir :
 - Dans les compétences obligatoires :
 - Le centre de ressources mutualisé et les études concourant à l'exercice des compétences communes,
 - Le service commun d'information multimodale mobilités-M et le Pass'Mobilités,
 - Les actions d'accompagnement au changement de comportement,
 - Les compétences facultatives « Mobilités urbaines » (budget annexe 1),
 - Dans les compétences facultatives « Mobilités partagées, actives et intermodalité » (budget annexe 2) :
 - Les services et infrastructures relatifs aux mobilités actives,

- Les services et infrastructures relatifs mobilités partagées,
 - La réalisation de pôles d'échanges multimodaux, parkings de covoiturage et haltes ferroviaires.
- Le Département participe au financement de la masse salariale au *prorata* de son nombre de voix, soit 4/28èmes pour les compétences obligatoires et 10/28èmes pour la compétence « Mobilités partagées, actives et intermodalité », en considérant uniquement la masse salariale liée aux missions auxquelles il contribue, de par les statuts ou décision expresse de sa part.
 - Après contribution du Département, le besoin de financement dans chaque compétence est réparti entre EPCI membres au *prorata* des dépenses réelles dans la compétence concernée, telles que résultant des clefs de répartition adoptées quand il s'agit de dépenses communes.
 - Pour la compétence Mobilités urbaines, il est précisé que la masse salariale liée aux équipes de maîtrise d'ouvrage opérationnelle spécifique au réseau M'TAG ne fait pas l'objet de répartition. Elle est financée par Grenoble Alpes Métropole. Par conséquent les dépenses réelles retenues pour répartir les autres directions opérationnelles excluent les dépenses d'investissement spécifiques à M'TAG.

Pour les directions ressources :

- Le coût lié au pilotage du syndicat : direction générale, cabinet, communication institutionnelle, appui juridique et institutionnel, fonctionnement des instances... est inscrit au budget principal (compétences obligatoires), et réparti selon les mêmes règles que les charges générales de fonctionnement du syndicat, à savoir :
 - Contribution du Département à hauteur du nombre de voix soit 4/28^{ème}.
 - Répartition du solde entre les EPCI membres au prorata de leur population INSEE de l'année N-1 issues des fiches DGF N-1 (à télécharger chaque année sur le site internet de la Préfecture en août/ septembre).

A titre d'illustration cela donne la clef de répartition suivante :

	Population INSEE 2020	en % de population	Budget principal Compétences obligatoires
Département de l'Isère	(taux 4/28ème)		14,3%
Métropole Grenoble	450 626	69,3%	59,4%
CC Le Grésivaudan	104 451	16,1%	13,8%
CA Pays Voironnais	95 543	14,7%	12,6%
Total	650 620	100,0%	100,0%

Cette clef de répartition a été privilégiée parce qu'elle reflète la représentation du Département et de chaque EPCI au sein du syndicat dans son fonctionnement actuel, et qu'elle pourra s'appliquer à de nouveaux EPCI membres avec un poids de population moindre.

- Le coût lié à la commande publique et aux finances (comptabilité, budget, planification, dette...) est réparti :
 - Pour moitié forfaitairement :
 - A part égale (1/3) entre les 3 compétences : obligatoires, « mobilités urbaines », « mobilités partagées »,
 - Contribution du Département à hauteur du nombre de voix soit 4/28^{ème} pour les compétences obligatoires et 10/28^{ème} pour les « mobilités partagées »
 - Répartition du solde à part égale entre les EPCI concernés, soit 1/3 chacun et 1/2 pour les mobilités urbaines

Cela donne la clef de répartition suivante:

	Budget principal Compétences obligatoires	Budget annexe 1 Mobilités urbaines	Budget annexe 2 Mobilités partagées, actives, intermodalité	En % du total
Département de l'Isère	4,8%		11,9%	16,7%
Métropole Grenoble	9,5%	16,7%	7,1%	33,3%
CC Le Grésivaudan	9,5%	16,7%	7,1%	33,3%
CA Pays Voironnais	9,5%		7,1%	16,7%
Total	33,3%	33,3%	33,3%	100,0%

- Pour moitié en fonction des dépenses réelles entre compétences et membres.

Ces clefs de répartition ont été privilégiées afin de refléter à la fois la charge de travail corrélée à l'activité opérationnelle du syndicat, approchée par le poids budgétaire par mission et par EPCI membre, et celle inhérente à l'existence même du syndicat et son fonctionnement « à la carte » sur plusieurs territoires et budgets.

- Le coût lié aux fonctions support des agents : Ressources humaines, santé au travail, ressources numériques, environnement et logistique ... est lié au nombre d'agents. Il est réparti entre compétences et membres en fonction des autres effectifs, tel que ventilés selon les règles précédentes.

Le tableau suivant récapitule les règles de répartition proposées, selon les fonctions.

	Entre compétences	Contribution du Département	Entre EPCI membres
Direction opérationnelles	au <i>prorata temporis</i> par mission	au % nb de voix pour les missions dans l'assiette Département	au % budget après contribution Département
Directions ressources Pilotage, juridique et institutionnel	Compétence obligatoire	au % nb de voix	au % population après contribution Département
Finances et commande publique	pour moitié au forfait (1/3 sur chaque compétence)	% nb de voix	A part égale après contribution Département
	pour moitié	au % budget	
Services en support des agents (RH, informatique...)	au % agents tel que répartis ci-dessus		

Les calculs seront établis de manière définitive sur la base du compte administratif de l'année N en fonction du réalisé. Le cas échéant, une régularisation pourra être faite en N+1. Les conventions de mise à disposition sont adaptées en conséquence pour être conformes à ces nouvelles dispositions.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 10 novembre 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide de répartir le financement des dépenses de personnel et frais afférents du syndicat selon les principes suivants, qui sont précisés dans l'exposé des motifs de la présente délibération :
 - Pour les directions opérationnelles au *prorata temporis* entre les compétences, puis entre EPCI au prorata des dépenses réelles, après contribution du Département à hauteur de son nombre de voix dans la compétence et considérant les effectifs intervenant sur les missions que le Département finance au sein du syndicat,

- Pour les directions liées au pilotage du syndicat (direction générale, juridique, cabinet, fonctionnement des instances) au sein des compétences obligatoires, au prorata de la population de chaque EPCI membre, après contribution du Département à hauteur de son nombre de voix,
 - Pour les directions liées aux finances et à la commande publique :
 - Pour moitié forfaitairement, à part égale entre les 3 compétences statutaires, puis entre EPCI concernés après contribution du Département au prorata de son nombre de voix,
 - Pour moitié au prorata des dépenses réelles,
 - Pour les directions en support direct des agents, au prorata du nombre d'ETP calculé selon les règles ci-dessus.
- Décide d'appliquer ces règles quelle que soit la collectivité ou l'établissement public d'origine de l'agent,
 - Décide d'appliquer ces règles à compter de 2022.

22 voix pour :

Grenoble-Alpes Métropole : 13 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 2 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Rapporteur : Coralie BOURDELAIN

- **Délibération n°7 - Mobilités urbaines - Transport Scolaire - délégation de compétence aux communes - coût moyen pour un élève transporté sur le réseau M'TAG**

2DL220158

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante, dans le domaine des mobilités urbaines est relatives à une délégation de compétences aux communes dans le domaine des transports scolaires sur le réseau M TAG. La parole est la vice-présidente Coralie Bourdelain.

00:44:22

Mme. Vice-présidente Coralie Bourdelain: Merci président, pour l'année scolaire 2021-2022, sur le territoire de la métropole, il y avait onze communes qui bénéficiaient d'une délégation de compétences en matière d'organisation sur le transport scolaire. La présente délibération tend à déterminer le montant qu'on pourra mettre dans les conventions qui sont signées avec ces communes. En parallèle, je tenais à préciser qu'un travail de convergence sur cette offre est fait au niveau du SMMAG pour arriver à coordonner les choses entre Grenoble Alpes Métropole et le Grésivaudan. Ça, c'est en cours et on vous en reparlera prochainement. Pour rappel, le SMMAG participe au financement sur le territoire GAM, à différentes conditions, il faut qu'il y ait une complémentarité avec le reste du réseau et notamment une absence de doublon avec les lignes de transport du réseau urbain. On participe à hauteur de 50 % maximum du coût du service effectif organisé par la commune, sans prendre le coût de l'accompagnateur et uniquement le matériel. On applique la tarification junior pour les services délégués desservant le collège et on plafonne la participation en fonction du coût moyen annuel par élève et les services scolaires réalisés par la M TAG. C'est en 2022-2021, le coût moyen d'un élève transporté s'élevait à 856 € et donc il s'établira pour l'année 2021-2022 à 881 €.

00:45:44

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Est-ce que cela appelle des observations ? Je n'en vois pas. Je propose de mettre aux voix. Y a-t-il des oppositions et des abstentions ? C'est donc adopté.

Exposé des motifs

Le SMMAG a mis en place, par délibération du 7 juillet 2003, des délégations de compétence en matière d'organisation de transports scolaires.

Pour l'année scolaire 2021/2022, 11 communes de la métropole grenobloise bénéficiaient d'une délégation de compétence en matière d'organisation de transports scolaires sur leur territoire : *Brié-et-Angonnes, Champ-sur-Drac, Domène, Gières, Jarrie, La Tronche, Le Pont de Claix, Saint Martin le Vinoux, Seyssinet-Pariset, Varcès Allières-et-Risset et Vizille.*

La présente délibération vise à prendre en compte le coût moyen de transport d'un élève sur le réseau TAG en 2021/2022 pour l'appliquer dans les conventions avec les communes pour cette période.

En parallèle, le SMMAG poursuit un travail de convergence sur l'offre scolaire dans le cadre du « Groupe de travail convergence ». Ce groupe de travail aborde la convergence de ces conventions de délégations de compétence en matière d'organisation de transports scolaires entre le périmètre de Grenoble-alpes Métropole et du Grésivaudan.

Pour rappel, lorsque le SMMAG participe au financement sur le territoire de GAM les conditions suivantes s'appliquent :

- complémentarité avec le reste du réseau, et notamment absence de doublons avec les lignes de transport du réseau urbain,
- participation à hauteur de 50 % maximum du coût du service effectif organisé par la commune hors coût de l'accompagnateur, uniquement matin et soir,
- application de la tarification junior pour les services délégués desservant les collèges,
- plafonnement de la participation en fonction du coût moyen annuel par élève des services scolaires réalisés par la M'TAG.

Le coût moyen d'un élève transporté sur le réseau général dans le cadre des services scolaires exploités par M'TAG et par les services scolaires affrétés était de 856 € HT pour l'année scolaire 2020/2021.

Le coût moyen pour l'année scolaire 2021/2022 s'établit à 881 € HT.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,

Vu la délibération du SMTC du 22 avril 2013 portant le choix du délégataire pour la délégation des services publics du transport urbain,

Vu la délibération du 7 juillet 2003 portant sur la participation financière du SMTC en cas de délégation de compétence pour le transport scolaire aux communes

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 10 novembre 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide, dans le cadre de la délégation de compétence de transport du SMMAG aux communes de l'agglomération pour l'année scolaire 2021/2022, de prendre en compte le coût moyen de transport d'un élève sur le réseau TAG, soit 881 € HT comme plafond de la participation du SMMAG par élève transporté.

16 voix pour :

Grenoble-Alpes Métropole : 13 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Partenariats - Adhésions - Subventions

Rapporteur : Coralie BOURDELAIN

- **Délibération n°8 - Mobilités urbaines - Convention d'objectifs avec l'association Civipôle - Année 2022**

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante est relative à une convention d'objectifs pour la création de l'association Civipôle pour l'année 2022. La parole est toujours la Mme *Coralie Bourdelain*.

00:46:06

Mme. la vice-présidente Coralie Bourdelain: Cette association a pour objectif de mettre en œuvre la participation des habitants sur le territoire de la métropole et le but c'est que ce soit étendu au périmètre du SMMAG en rassemblant les associations d'habitants du quartier autour des questions de participation à la vie de la cité. On a rencontré l'association CIVIS il y a peu et on a déterminé avec eux les objectifs qu'ils auront à atteindre pour l'année 2022. On a fixé trois objectifs d'accompagnement à la promotion de l'application multimodale PassMobilité notamment dans la prise en main par les publics les plus éloignés des outils numériques. La promotion du covoiturage M covoit' Pouce et la promotion de l'ensemble des droits de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Il y a eu de ce fait des objectifs qui ont été ainsi fixés. D'un commun accord, on a décidé d'allouer une subvention de 15 000€ pour l'année 2024.

00:47:08

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Y a-t-il des observations sur cette délibération ? Je n'en vois pas. Je propose de mettre aux voix. Y a-t-il des oppositions, les abstentions ? C'est donc adopté.

Exposé des motifs

L'association Civipôle (anciennement Association des Habitants du Grand Grenoble, LAHGGLO) a pour objectif de mettre en œuvre la participation des habitants sur le territoire de l'agglomération grenobloise, et prochainement sur l'ensemble du périmètre du SMMAG, en rassemblant les associations d'habitants des quartiers autour des questions de participation à la vie de la cité.

Civipôle constitue un relais auprès des associations d'habitants ancrées dans les différents quartiers du territoire, permettant au SMMAG de faire connaître et favoriser la concertation sur ses projets, en facilitant notamment la diffusion et la remontée d'informations.

Un partenariat entre le SMTC, puis le SMMAG, et Civipôle a ainsi été engagé depuis 2012 afin de promouvoir et favoriser la concertation sur les sujets de mobilité.

Le rapport d'activité pour l'année 2021 est annexé à la présente délibération.

Il est proposé de poursuivre pour l'année 2022 le partenariat engagé avec Civipôle, dans le cadre du développement des démarches participatives concernant l'organisation de la mobilité et les projets favorisant les alternatives à l'autosolisme.

La convention d'objectifs porte en particulier sur les items suivants :

- Accompagnement à la promotion de l'application multimodale Pass Mobilité, désormais dénommée Appli M, notamment dans la prise en main par les publics les plus éloignés des outils numériques
- Promotion du covoiturage Mcovoitpouce au travers d'animations dans les différentes communes du SMMAG, et plus généralement des différents services de covoiturage existants sur le territoire
- Promotion de l'ensemble des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle auprès des habitants et associations du territoire

Le montant total de subvention alloué est de 15 000 € pour l'année 2022, étant précisé que ces actions couvriront bien l'ensemble du territoire du SMMAG.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 10 novembre 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve les termes de la convention d'objectifs entre le SMMAG et Civipôle,

- Décide d'accorder à Civipôle une subvention d'un montant de 15 000 € pour l'année 2022.

16 voix pour :

Grenoble-Alpes Métropole : 13 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Rapporteur : Sylvain LAVAL

- **Délibération n°9 - Mobilités urbaines - Subvention et aide exceptionnelle à l'association Standard 216 pour l'année 2022**

2DL220135

Monsieur le Président Sylvain Laval : La délibération suivante est relative à une subvention exceptionnelle à l'association Standard 216 pour l'année 2022. L'association Standard 216 restaure les véhicules de transports en commun ayant circulé dans l'agglomération grenobloise et dans le département. C'est un travail assez remarquable de valorisation de notre patrimoine en matière de transports collectifs et le syndicat soutient historiquement cette association. Pour l'année 2022, le gouvernement a attribué les subventions classiques de fonctionnement de 12 000 €. Standard 216 nous a sollicités pour une subvention exceptionnelle pour la remise en service d'un autobus Chausson datant de 1995, et c'est donc le coût nécessaire pour remettre en état ce véhicule. Il nous est proposé d'attribuer cette subvention exceptionnelle. Je vous rappelle qu'en 2022, cette association conduit six chantiers de restauration de véhicules anciens, qu'elle est en cours de publication d'un très bel ouvrage sur l'histoire du trolleybus dans notre territoire qui nous inspirera certainement et qu'elle occupe actuellement des locaux mis à la disposition de Grenoble Alpes Métropole sur la commune de Pont-de-Claix. Je vous incite, pour ceux qui ne le connaîtraient pas, à aller visiter ce musée qui est absolument remarquable. Je voudrais profiter, pour saluer le travail de cette équipe de bénévoles et de passionnés sur ce sujet. Je mets aux voix cette délibération, sauf s'il y a une demande d'intervention, je n'en vois pas. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? C'est donc adopté. Merci beaucoup.

Exposé des motifs

L'association « Standard 216 » préserve et restaure des véhicules de transports en commun ayant circulé dans l'agglomération grenobloise et le département de l'Isère.

L'association Standard 216 et l'Amicale des Retraités de la SEMITAG occupent depuis 2006 un bâtiment situé aux 2 et 4 rue Charles de Gaulles à Pont de Claix, mis à disposition par Grenoble-Alpes Métropole. Cette propriété a été acquise par la Métro pour 975 000 € au titre de sa compétence « réserves foncières » à la demande du SMMAG en vue d'une future opération tramway.

Le SMMAG, qui a financé les travaux de remise en état du bâtiment (200 000 €) est à ce titre signataire de la convention de mise à disposition.

Le SMMAG apporte également son soutien à l'association en lui octroyant une participation annuelle aux frais de fonctionnement. Pour l'année 2022, l'association s'est vu octroyer 12 000 € au titre de ses dépenses de fonctionnement (délibération du 14/04/2022).

L'association a sollicité une aide exceptionnelle portant sur la remise en service d'un bus Chausson AP-2/50 datant de 1951. Cet autocar a subi en 2021 une avarie mécanique importante lors d'un déplacement en Ardèche à l'occasion d'une fête rassemblant de nombreux cars historiques.

L'association a estimé la remise en état du véhicule à 12 000 € (pièces - dont moteur – et main d'œuvre) et a dû par ailleurs supporter des frais de remorquage suite à l'avarie d'un montant de 3 000 €. Il est à noter que l'entretien courant du véhicule en 2020 avait engendré des frais conséquents pour un montant de 5 300 €.

Le compte de résultat au 31 décembre 2021 qui présente un résultat positif de 335,66 €, malgré les dépenses générées par l'avarie sur le bus Chausson A/ 2/50, s'explique par un abondement à hauteur

de 9 500 € depuis le compte « réserve de solvabilité » de l'association. L'association dispose en 2022 d'une réserve de solvabilité réduite (4 500 €) qui paraît faible en cas de survenance d'un nouveau problème technique sur l'un des véhicules.

L'association a prévu de s'engager, en 2022, grâce à une mobilisation de ses bénévoles ; sur 6 chantiers de restauration de véhicules et poursuit en parallèle divers aménagements du musée Histo Bus Dauphinois.

Il est rappelé que la subvention de fonctionnement versée en 2022 est maintenue à ce niveau depuis 2012. Depuis sa création, l'association Standard 216 a accompli un développement important de ses actions de valorisation du patrimoine, portant à 5 le nombre de véhicules (bus et cars) roulants en 2020 générant de fait des dépenses en hausse en termes de consommation de carburant ou d'assurance.

Aussi, il est proposé d'octroyer une participation exceptionnelle de 12 000 € pour la remise en service de l'autocar Chausson endommagé.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptés par délibération du 11 mars 2021,
Vu la délibération du SMMAG octroyant une subvention de 12 000 € à l'association Standard 216 pour l'année 2022,

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 10 novembre 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve le versement d'une subvention exceptionnelle de 12 000€ pour la remise en service de l'autocar Chausson endommagé

16 voix pour :

Grenoble-Alpes Métropole : 13 voix

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Délibération n°10 - Mobilités urbaines - Adhésion au GART 2022

2DL220161

00:48:49

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante est relative au Groupement des autorités des réseaux de transports, le fameux GART où il nous est proposé d'attribuer notre adhésion au titre de l'année 2022 au sein de cette association, cotisation qui s'établit sur la base du barème du GART de 0,050 € par habitant, pour des autorités organisatrices urbaines comme la nôtre, soit un montant s'élevant à 26 182,55 € pour notre syndicat. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? C'est adopté à l'unanimité. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

Depuis sa création en 1980, le Groupement des autorités responsables de transport (GART) a pour objectif d'accompagner et de développer la mobilité durable grâce aux transports publics et aux modes alternatifs à la voiture utilisée de manière individuelle.

Son action se structure autour de trois axes d'intervention dans le domaine du transport public et de la mobilité durable : centre de ressources, lieu d'échange des bonnes pratiques et acteur d'influence.

Le GART accompagne ainsi plus de 200 adhérents sur de nombreux champs d'intervention autour de la mobilité, tels que les politiques de déplacement, le stationnement, le financement des transports, la tarification, la billettique, l'accessibilité, les relations contractuelles, etc.

Telle que définie à l'article L. 1231-1 du code des transports, le SMMAG exerce, sur le ressort territorial de la Métropole et de la Communauté de communes du Grésivaudan, au travers de son budget annexe «mobilité urbaine», la compétence d'autorité organisatrice des mobilités urbaines (transféré par ces deux membres).

Il est donc proposé de renouveler l'adhésion au GART pour l'année 2022 sur le ressort territorial correspondant à l'exercice de cette compétence. Dans le cadre de cette adhésion, il est proposé de verser une cotisation pour l'année 2022 s'établissant à 0,050 € par habitant pour les autorités organisatrices urbaines, soit un montant s'élevant à 26 182,55 € pour le SMMAG.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 10 novembre 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide de renouveler l'adhésion au GART pour l'année 2022,
- Autorise le versement de la cotisation s'élevant à 26 182,55 €.

13 voix pour - 3 NPPV (Dominique ESCARON, Laetitia RABIH, François BERNIGAUD)
Grenoble-Alpes Métropole : 11 voix pour – 2 NPPV (Dominique ESCARON, Laetitia RABIH)
Communauté de communes Le Grésivaudan : 2 voix pour – 1 NPPV (François BERNIGAUD)
Conclusions adoptées à l'unanimité.

Politique ferroviaire

Rapporteur : Sylvain LAVAL

- **Délibération n°11 - Mobilités partagées, actives et intermodalité - Avenant n°2 à la convention de financement des études d'avant-projet pour la création de la halte ferroviaire de Domène**

2DL220139

Monsieur le Président Sylvain Laval : La délibération suivante nous fait passer dans le domaine de la politique ferroviaire et des mobilités partagées style intermodalité avec un avenant numéro deux à la convention de financement des études d'avant-projet pour la création de la future halte ferroviaire de Domène. C'est un projet que nous suivons de près ici, qui avance parce qu'il fait partie évidemment des éléments structurants du futur RER métropolitain dans un secteur à la jonction à la fois entre le Grésivaudan et la métropole. Ce dossier suit son cours puisque nous arrivons là sur une nouvelle phase. Je reprends quelques éléments pour rappeler bien les choses à tout le monde. En séance de décembre 2020, nous avons autorisé une convention de financement d'études d'avant-projet phase une, pour la création de cette future halte. Ça représentait à l'époque la convention du SMMAG de 100 mille euros sur un montant total d'études de 300 mille euros. Cette même convention était complétée par un avenant numéro un pour engager la deuxième phase de l'avant-projet, qui représentait 61 700 € complémentaire du SMMAG, sur un montant global de 185 800 € d'études et lors de la séance du 24 juin 2021, nous avons autorisé la signature de cet avenant numéro un. Nous avons ensuite eu un comité de pilotage des écoles ferroviaires grenobloises sous la présidence du préfet de l'Isère, et nous avons convenu collégalement avec l'ensemble des partenaires de modifier et de compléter ce programme d'études, notamment à la demande de la commune, puisqu'il y a eu une évolution de fonctionnalité du franchissement des voies à travers une passerelle qui ne sera plus organisée de la même manière. Les études d'un projet doivent alors prendre en compte ces évolutions pour pouvoir les intégrer. C'est pour ça que nous avons un avenant numéro deux à cette convention partenariale qui acte ces modifications de programme qui évidemment réajuste les crédits des études nécessaires, ce qui représente un montant complémentaire de 60 000 € pour notre syndicat portant le montant global des études à un projet à 545 100 €, ce qui fait à SMMAG un supplément budgétaire de 20 000 €. Autrement dit, nous avons ce dossier qui avance à son rythme, avec une nouvelle phase d'étude qui engage l'ensemble des partenaires, parce que nous ne sommes

pas seuls sur cette affaire, je le rappelle, puisque nous avons un travail qui est conduit par SNCF Réseau, avec le soutien de la Région, celui de la Métropole, du Grésivaudan et bien sûr notre syndicat qui a la compétence pour recréer des haltes ferroviaires et créer les pôles d'échanges multimodaux. J'entends ici ou là que le travail collectif sur ce dossier ne va pas assez vite, je crois qu'on peut tous le constater que clairement l'État sur ce sujet doit faire des efforts au niveau national et particulièrement dans notre territoire et s'il y a bien un reproche qu'on ne peut pas nous faire, c'est celui de le mettre en priorité et d'engager les crédits et les projets. Je rappelle qu'avant même que le RER soit mis en service, le SMMAG, lui, aura réalisé sa part de travail. La création de la halte sera prête, l'école des champs multimodaux sera prête. En ce qui vous concerne, nous sommes au rendez-vous, c'est maintenant aux autres acteurs et notamment aux leaders sur cette question de faire accélérer les choses et nous y veillerons. Voilà ce qui vous est proposé dans cette délibération. Y a-t-il des demandes d'intervention ? Anne Gérin.

00:52:59

Anne Gérin: Je voulais simplement dire que pour notre territoire, c'est une halte qu'on attend avec beaucoup d'impatience et que j'espère effectivement qu'au niveau où que ce soit de l'État, de la Région, de SNCF Réseau, etc., on avancera à la vitesse qu'il faut et le plus rapidement possible.

00:53:16

Monsieur le Président Sylvain Laval : Pour le moment nous attendons avec impatience le prochain comité de pilotage sur cette question ferroviaire et nous aurons effectivement des précisions de calendrier de la part de SNCF Réseau. Madame Gérin.

00:53:28

Anne Gérin: Je précise aussi qu'il y a une concertation qui vient d'être lancée, concernant le thème de Domaine, donc toutes nos communes autour de Domaine sont invitées à y participer, la date c'est jusqu'au 7 décembre.

00:53:47

Monsieur le Président Sylvain Laval: Bien, la consultation est en cours pour le public et elle est ouverte jusqu'au 7 décembre. Nous invitons les auditeurs qui nous écoutent ou qui nous regardent, s'il y en a quelques-uns, à se mobiliser sur cette question. Je vous propose de mettre aux voix cette délibération. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? Monsieur Bejjaji ? Abstentions ?

00:54:08

00:54:13

Monsieur Bejjaji: Il y aurait incohérence avec l'abstention sur les reports, mais il y a eu des explications. Il nous semble, au vu du délibéré, on observe à la fois une augmentation des coûts. Ça, je dirais que ce n'est pas forcément illogique, mais il y a également une dégradation du projet, notamment par les modifications de fonctionnalités du franchissement. Ce sont les deux raisons qui expliquent notre abstention.

00:54:44

Monsieur le Président Sylvain Laval: Je crois que vous avez malentendu, il n'y a pas de report ou de retard sur ce projet. Il y a un ajustement de crédits nécessaires aux études en cours. Le projet suit son calendrier, on peut souhaiter qu'il aille encore plus vite, mais je viens d'expliquer où nous en étions. Je ne vais pas recommencer. Il n'y a aucun décalage de calendrier sur ce sujet. Après, il y a des ajustements de programme en cours de route à la demande des partenaires qui mènent ce projet, notamment la commune. Je vous invite à faire part de votre position sur ce dossier auprès de la commune de Domaine. En ce qui concerne le SMMAG, le dossier avance à un bon rythme, nous n'avons pas à ce jour connaissance de retards particuliers sur ce point. J'en viens donc, deux abstentions, le reste est en cours, la délibération est adoptée.

Exposé des motifs

Lors de la séance du 17 décembre 2020, le Comité syndical du SMMAG a autorisé le Président à signer la convention de financement des études d'avant-projet (AVP) - Phase 1 pour la création de la halte ferroviaire de Domène, représentant un engagement du SMMAG de 100 000€ sur un montant total de 300 000€ HT d'études.

Cette convention a été complétée par un avenant n°1 pour engager la 2^{ème} phase de l'avant-projet, ce qui représentait un engagement complémentaire du SMMAG de 61 700€ sur un montant global de 185 100€ HT d'études. Le Comité syndical du SMMAG, en séance du 24 juin 2021, a autorisé le Président à signer cet avenant n°1.

Lors du comité de pilotage de l'Etoile Ferroviaire Grenobloise du 28 février 2022, sous la présidence du Préfet de l'Isère, les partenaires se sont entendus pour modifier et compléter le programme d'étude

de l'opération menée sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares et Connexions. Une modification des fonctionnalités du franchissement des voies a été actée : la passerelle d'accès aux quais ne constituera pas, en programme principal, une nouvelle liaison urbaine. Les études d'avant-projet doivent être partiellement reprises pour intégrer cette évolution du programme. En complément les partenaires ont validé l'étude de mesures conservatoires permettant donner ultérieurement une fonctionnalité urbaine à la passerelle, en liaison vers l'impasse du Grésivaudan.

La convention partenariale doit donc faire l'objet d'un avenant n°2 pour acter les modifications du programme d'études et pour intégrer au financement des études d'avant-projet le complément de financement nécessaire à des reprises d'étude, représentant un montant complémentaire de 60 000 € HT d'études, portant à 545 100 € HT le montant global des études d'avant-projet. Cela représente un engagement complémentaire du SMMAG de 20 000€.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
Vu le code des transports, et notamment son article L.2111-10-1,
Vu la délibération du comité syndical du SMMAG du 17 décembre 2020 concernant la convention de financement des études d'avant-projet pour la création de la halte ferroviaire de Domène,
Vu la délibération du comité syndical du SMMAG du 24 juin 2021 concernant l'avenant n°1 à la convention de financement des études d'avant-projet pour la création de la halte ferroviaire de Domène,
Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 10 novembre 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide de participer financièrement aux reprises d'étude et à l'étude des mesures conservatoires de l'avant-projet relatives à la création de la halte ferroviaire de Domène à hauteur de 20 000 €;
- Approuve les termes de l'avenant n°2 à la convention de financement relative aux études d'avant-projet pour la création de la halte ferroviaire de Domène correspondant ;
- Autorise le Président à signer cet avenant n°2.

18,875 voix pour - 1,25 voix abstention (Pierre BEJJAJI, Florent CHOLAT)

Grenoble-Alpes Métropole : 6,875 voix pour – 1,25 voix abstention (Pierre BEJJAJI, Florent CHOLAT)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 5 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

- **Délibération n°12 - Mobilités partagées, actives et intermodalité - Cofinancement des études phase "projet" et "dossier de consultation des entreprises" pour le déplacement de la halte ferroviaire de Pont-de-Claix**

2DL220127

Monsieur le Président Sylvain Laval : Nous en venons à la délibération suivante, toujours dans le même domaine, qui concerne cette fois-ci le cofinancement des études de la phase projet et le dossier de consultation des entreprises pour le déplacement de la halte ferroviaire de la commune de Pont-de-Claix. Il s'agit du même cadre, celui du RER métropolitain, celui de la rénovation, de l'ajustement, de l'ouverture de nouvelles haltes, ce qui prouve bien que ce dossier se déploie à l'échelle de l'ensemble de notre territoire et qu'il avance bien. En ce qui concerne notre syndicat, nous sommes positionnés comme il le faut. Vous le savez certainement, il y a plus qu'un projet, puisque c'est en cours le fait de déplacer la gare de Pont-de-Claix au niveau du pôle d'échange de l'étoile, puisque c'est un projet structurant de multimodalité de notre territoire qui est très bien situé sur le sud de la métropole qui est un lieu d'échanges et de carrefour, qui a l'arrivée d'une ligne de tram, qui a des connexions avec une piste chrono vélo, qui a un parking relais, qui a un certain nombre de cheminements aménagés, des lignes de bus structurantes comme des chronos, des lignes car Express région. Il s'agit de venir y placer la halte ferroviaire de Comté, une halte qui soit à la fois adaptée aux usages modernes et qui soit en bonne connexion avec l'ensemble des autres services de mobilité. On a là, l'exemple type de la multimodalité sur laquelle nous travaillons et que nous prenons pour nos usagers. C'est un dossier qui est sur une phase très avancée puisqu'il s'agit, par la présente

convention de financement conformément aux décisions du dernier comité de pilotage, de financer la phase pro DCE de cette future halte. Le projet total des études aujourd'hui s'élève à 543 mille euros courants, avec à la fois des aménagements apportés par SNCF GARE et connexions par SNCF Réseau pour les aménagements ferroviaires, pour des sécurisations aussi de traversées de passages à niveau, je ne rentre pas dans le détail et la métropole, en ce qui concerne les aménagements de voirie et d'espaces publics. Nous contribuons au financement de ces aménagements au titre de nos compétences que j'évoquais tout à l'heure, nous prenons en charge un tiers du financement des études et donc sur un montant total de 510 mille euros, l'engagement du SMMAG sera de 170 mille euros, soit le tiers. Le calendrier prévoit une mise en service de cette nouvelle halte pour fin 2024 avec un montant de la phase de réalisation estimée à ce stade à 3,77 millions d'euros. Là, aussi nous sommes bien clairement positionnés sur les priorités de notre territoire, les priorités de notre syndicat et des intercommunalités. J'ose donc espérer que le soutien à ce dossier appellera une unanimité de notre syndicat. Y a-t-il des demandes d'intervention, Monsieur le Président Ferrari.

00:58:20

Monsieur Christophe Ferrari: Merci. Juste quelques mots là-dessus pour dire que finalement, la vitesse et la rapidité des projets ne dépendent pas très largement de nous et ce n'est pas nous qui définissons la constante de vitesse. Je voudrais le dire ici parce que ça permet de le répéter parfois, d'éviter d'entendre ou de dire que finalement le RER métropolitain, nous serions finalement nous-mêmes des acteurs de ce ralentissement ce que je trouve inacceptable et mensonger. Sur le déplacement de la gare de Pont-de-Claix, je voudrais juste vous rappeler quelles en sont les raisons profondes. Je le fais vraiment aujourd'hui avec, je dirais le caractère un peu solennel, c'est le dépassement de la gare de Pont-de-Claix lié tout simplement avoir là ce qu'on fait. C'est-à-dire qu'aujourd'hui la gare telle qu'elle est, là, où elle est posée, n'est pas en sécurité ou est dans un problème de risque chimique sur la plateforme chimique. Je le dis aujourd'hui parce que la semaine dernière, il y a quand même eu un événement particulier sur une commune qui est juste limitrophe en termes de risques technologiques. C'est un des éléments qui avait été posé par le commissaire enquêteur au moment de l'enquête publique sur le Plan de prévention des risques technologiques. Quelle ne fut pas notre surprise et merci au président du SMMAG pour sa mobilisation ainsi que les services auprès de l'État, puisque nous avons décidé au comité de pilotage de février de lancer tout simplement une concertation pour le déclassement qui devait être en septembre. Quelle ne fut pas notre surprise, lorsque septembre arriva et qu'il n'y avait pas de concertation qui devait être faite par voie électronique ! Nous avons tous convenu ça à l'unanimité et l'État nous a expliqué, qu'il ne savait pas le faire. Merci à Sylvain Laval pour ces mobilisations, merci au SMMAG, merci à la métropole. Merci tout simplement d'avoir dit à l'État, à un moment donné, pourquoi devrais-je vous attendre si vous-mêmes n'êtes pas capables de le faire avec vos équipes ? Comme je voulais simplement vous dire que ce petit exemple nous montre que le retard se loge et peut se loger parfois dans des choses qui nous paraissent tellement incompréhensibles et qui font que les retards s'accumulent. Je le redis ici, la constante de vitesse ce n'est pas nous qui la faisons, le président du SMMAG évoquait tout à l'heure le futur comité de pilotage, dont on espère qui est élu rapidement. Nous sommes déjà en novembre, on nous avait dit qu'il y avait un comité de pilotage. Vous savez ce qu'on nous avait dit d'ailleurs ? C'était ce comité de pilotage qui nous permettait d'avoir finalement le bilan financier général du RER Métropolitain grenoblois et notamment qu'est-ce qui serait appelé potentiellement aux intercommunalités, notamment la métropole en termes de cofinancement complémentaire du fonctionnement du RER Métropolitain, c'est le vice-président de la Région qui s'est ainsi exprimé. Comme on dit, on ne peut pas et ce n'est pas en trépigant sur place qu'on a fait accélérer la vitesse, mais encore une fois, nous nous sommes vraiment sur les starting-blocks pour pouvoir discuter de tout ça et je relance ici, dans ce territoire peut-être que je serai plus entendu dans ce territoire parce qu'il est plus près de Lyon. Nous sommes prêts à discuter des cofinancements de la métropole au RER Métropolitain. Encore faut-il que nous soyons invités à discuter. Merci.

01:02:21

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci. Est-ce qu'il y a des demandes d'intervention ? Je n'en vois pas. En tout cas, effectivement, je crois que ce qu'il faut souligner, c'est que sur de tels dossiers, nous avons besoin de travail à la fois collectif et de travail uni au sein du territoire. C'est, je crois, la clé de tout, c'est d'ailleurs ce que nous comprenons des dossiers similaires dans d'autres régions de France, c'est bien sûr le collectif territorial qui permet de faire avancer les projets. Moi je tiens à marquer ici et remercier l'ensemble des partenaires à la fois la métropole du Grésivaudan, le Pays Voironnais, mais aussi le département qui, sur cette question travaillent de manière commune et apportent leur total soutien, qui doit aussi me semble-t-il, se traduire dans des actes politiques par exemple, le vote que nous prenons dans cette institution et ce sont des signaux forts que nous envoyons lorsque nous. Je pense que nous souhaitons faire une priorité dans le dossier, il est

important de pouvoir le voter. Ceux qui ne le feraient pas en prennent donc leurs responsabilités. Je me permets donc de mettre aux voix cette délibération. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? Je n'en vois pas. C'est donc adopté à l'unanimité. Je vous en remercie et je vous en félicite collectivement.

Exposé des motifs

A la convergence des communes de Grenoble, Echirolles et Pont-de-Claix, et marqué par les risques chimiques et les nuisances industrielles, le quartier dit de « L'Etoile » fait l'objet de plusieurs projets :

- prolongement de la ligne de tramway A et son pôle d'échanges multimodal (PEM) associé, mis en service par le SMMAG fin 2019 ;
- projets urbains des villes d'Echirolles et de Pont-de-Claix ;
- projet de déplacement de la halte actuelle de Pont De Claix.

L'ensemble des partenaires concernés (le SMMAG, Grenoble-Alpes Métropole, les villes de Pont de Claix et d'Echirolles, le Conseil Régional Auvergne-Rhône-Alpes, l'Etat, SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexion) se sont coordonnés pour avancer de manière cohérente sur les différents projets en interaction dans le secteur.

À terme, le déplacement de la halte de Pont-de-Claix doit permettre de renforcer l'offre de transport proposée au PEM de « L'Etoile », avec une connexion attractive pour les usagers entre la ligne ferroviaire Grenoble-Gap, la ligne A du tramway, les lignes de bus C2 – 25 – X03 – T75 – T92 – T90 - T95 - 64, le parc-relais, les pistes cyclables et cheminements piétons sécurisés...

Une étude préliminaire, portant sur le projet de déplacement de la halte actuelle de Pont de Claix sur le site de L'Etoile et la sécurisation du passage à niveau n°6, impacté par l'ensemble des projets sur le site, a été conduite par SNCF Réseau entre 2015 et 2017.

S'en est suivie une étude de niveau avant-projet, portant sur le projet de déplacement de la halte actuelle de Pont-de-Claix au niveau du Pôle d'Échange Multimodal (PEM) de « L'Etoile ». Cette phase d'étude a notamment permis de conduire l'ensemble des procédures nécessaires à la mise en œuvre du projet, avec notamment :

- L'examen cas par cas auprès de l'AE (1er semestre 2019) ;
- La concertation L103-2, au titre du code de l'urbanisme (du 1er au 26 février 2021) ;
- L'instruction auprès de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (2ème semestre 2021) ;
- La participation du public par voie électronique (à venir).

Les études techniques ont quant à elles essentiellement porté sur :

- La création d'un quai modulaire ferroviaire, accessible depuis l'esplanade des mobilités du PEM « L'Etoile » ;
- La sécurisation des passages à niveau 5, situé avenue Auguste Ferrier à Echirolles, et 7, situé rue Lavoisier au Pont-de-Claix.

La présente convention de financement s'inscrit dans la poursuite de cette démarche, conformément à la décision du Comité de Pilotage du 28 février 2022, et concerne le financement de la phase PRO/DCE du déplacement de la halte actuelle de Pont-de-Claix au niveau du PEM de « L'Etoile ». Le projet est conduit par plusieurs maîtres d'ouvrage, pour un montant total d'études PRO/DCE de 543 000 € courants:

- SNCF Gares & Connexions pour les aménagements de la nouvelle halte ferroviaire (montant des études PRO/DCE estimé à 285 000 € HT courants) ;
- SNCF Réseau pour les aménagements ferroviaires de sécurisation des PN5, situé avenue Auguste Ferrier à Echirolles, PN6, situé avenue Charles-de-Gaulle au Pont-de-Claix et PN7, situé rue Lavoisier au Pont-de-Claix (montant des études PRO/DCE estimé à 225 000 € HT courants) ;
- Grenoble-Alpes-Métropole, pour les aménagements routiers de sécurisation de part et d'autre du PN5, situé avenue Auguste Ferrier à Echirolles, ainsi que ceux de part et d'autre du PN7 situé rue Lavoisier au Pont-de-Claix (montant des études PRO/DCE estimé à 33 000 € HT courants) ;

courants).

Depuis sa création le 1^{er} janvier 2020, le SMMAG, au titre de ses compétences « mobilités actives, partagées et intermodalités », contribue au financement des aménagements de haltes ferroviaires.

Le SMMAG est donc compétent pour prendre en charge la participation au 1/3 des études PRO/DCE des aménagements ferroviaires, ceux sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares et Connexion et SNCF Réseau, dont le montant total est estimé à 510 000 € HT courants.

L'engagement du SMMAG représente ainsi un montant de 170 000 €, soit le 1/3 des études PRO/DCE liés aux aménagements ferroviaires.

Le calendrier prévoit une mise en service de cette nouvelle halte ferroviaire fin 2024, avec un montant de la phase réalisation estimé à ce stade à 3,77 M€ sur le domaine ferroviaire (hors aménagements routiers de sécurisation des passages à niveau).

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 10 novembre 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide de participer financièrement aux études de phase projet et dossier de consultations d'entreprises, relatives au déplacement de la halte ferroviaire de Pont-de-Claix à hauteur de 170 000 € ;
- Approuve les termes de la convention de financement relative aux études de phase projet et dossier de consultations d'entreprises, pour le déplacement de la halte ferroviaire de Pont-de-Claix.

20,125 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 8,125 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 5 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Planification

Rapporteur : Coralie BOURDELAIN

- **Délibération n°13 - Mobilités urbaines - Développement de nouvelles liaisons par câble dans le Grésivaudan - Lancement d'études préalables**

2DL220150

Monsieur le Président Sylvain Laval : Nous en venons au point suivant dans le domaine des mobilités urbaines, avec le développement de nouvelles liaisons par quatre dans le Grésivaudan et le lancement d'études préalables. La parole est à madame Coralie *Bourdelain*.

01:03:44

Mme. Coralie Bourdelain: Merci, Monsieur le Président. L'évolution de notre réseau de transport collectif au niveau du SMMAG est cruciale pour répondre aux enjeux de transition auxquels on doit répondre et à l'adaptation au changement climatique. Le nouveau plan de mobilité qui est engagé définira un plan d'action et bien évidemment multimodal à mettre en œuvre au niveau du SMMAG. Concernant le Grésivaudan qui a eu une évolution forte depuis ces dernières années, il va falloir qu'on travaille également le sujet. Je voulais juste préciser qu'on a quand même, suite à l'enquête mobilité Grésivaudan et concernée par 391 mille déplacements quotidiens dont 266 mille en interne du Grésivaudan et 104 mille qui vont en direction de l'agglomération grenobloise, la voiture représentant 68 pour cent des déplacements des habitants du Grésivaudan et 81 pour cent quand on parle des déplacements domicile travail. On a au niveau du Grésivaudan un réseau de transports collectifs qui est intéressant quand on combine toute la région TER, mais qui comporte évidemment des marges d'amélioration. Dans ce contexte, on aimerait pouvoir effectivement travailler le sujet du transport par câble . Il y a différents atouts bien évidemment concernant le transport par câble, concernant notre

territoire. Ça permet de franchir des obstacles naturels et artificiels, puisque vous savez que notre ville est coupée par l'autoroute, l'Isère et la voie ferrée, donc ça peut être intéressant de regarder ça pour desservir des zones périurbaines à un coût kilométrique qui peut s'avérer plus faible que, par exemple, un tramway. Ça peut permettre également l'accessibilité à nos massifs de chaque côté, que ce soit côté Belledonne ou Chartreuse. On vous propose d'étudier l'opportunité de nouvelles liaisons par transport par câble, qui sera vu sous le prisme d'analyse multicritères qui sont bien pris dans la délibération. Ce sera comparer avec d'autres solutions de transport en termes de coûts. On a mis deux projets qui sont déjà dans les tuyaux, mais cette liste n'est pas exhaustive. L'idée c'est bien de faire une étude à l'échelle de tout le Grésivaudan, sachant que les deux projets qui sont déjà un peu engagés dans les tuyaux, ce sera la liaison entre Alevard et le Collet d'Allevard et une liaison au niveau de la commune de Chamrousse. C'est un projet important pour nous, pour arriver à améliorer la proposition en termes de transports collectifs sur notre territoire et prendre des décisions qui seront meilleures dans notre conjoncture actuelle et les efforts qu'on doit faire pour la transition énergétique et l'adaptation au changement climatique.

01:07:00

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci beaucoup. Est-ce qu'il y a des demandes de prise de parole ? Je n'en vois pas.

01:07:05

Monsieur Henry Baile : Si moi.

01:07:06

Monsieur le Président Sylvain Laval : Si Monsieur le Président Baile.

01:07:11

Monsieur Henry Baile : Je veux souligner l'importance de la délibération que Coralie vient de présenter et je vais en profiter pour m'associer aux propos de Christophe Ferrari tout à l'heure vis-à-vis du RER Métropolitain et surtout par rapport aux injonctions paradoxales de l'État ou des attitudes paradoxales. Il n'y a pas très longtemps, le Président de la République est venu en Grésivaudan annoncer 5,7 milliards d'euros d'investissements, ce qui induit, dit-il, et je pense que c'est la réalité, au moins 1000 emplois créés et plus 400 emplois complémentaires liés à ces 1000 emplois. Ça génère en Grésivaudan une situation de tension extrême en termes d'habitat, bien entendu en termes d'aménité, mais aussi en termes de transports dans une vallée qui est déjà saturée en termes de circulation. Ce problème de RER grenoblois en Grésivaudan comme sur les deux autres parties de nos territoires, c'est vraiment quelque chose de très important. La délibération que Coralie vient de présenter doit être un élément complémentaire de réflexion par rapport aux déplacements et à la mobilité, aussi bien dans le rapport ville montagne que dans le rapport ville-ville. Je voulais simplement rajouter ceci parce que ça me paraît effectivement à la fois important et à la fois à rattacher au RER.

01:08:38

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci, Monsieur Bejjaji, vous avez la parole.

01:08:41

Monsieur Bejjaji : Oui, sur ce dossier, je vais parler un peu sans ménagement. Je suis d'accord, on est d'accord à 90 % avec ce qu'a dit Coralie Bourdelain et ce que vient de dire le président Baile sur l'effort important qui devra être fait sur le Grésivaudan en matière de transports en commun. Il a été fait référence des emplois qui vont être créés sur le site de Crolles, en partie que la Métropole. Là-dessus, il n'y a pas de sujet sur la nécessité de développer l'offre de transports en commun sur le Grésivaudan. Idem sur les mérites des avantages du transport par câble. Contrairement à ce que l'on entend, nous considérons que le transport par câble, dans certains cas de figure, est une alternative très intéressante et même potentiellement sur le Grésivaudan. On parle du rapport vallée montagne et des transports par câble valléen peut être dans certains cas les alternatives d'études intéressantes. Quand je pense à Chamrousse, il y avait eu des réflexions à un moment donné sur une liaison Chamrousse qui montre qu'il y avait des inconvénients à la fois paysagers économiques importants, mais qui répondaient d'une certaine manière à cette problématique. Là, les deux premiers projets qui nous sont présentés correspondent à ces enjeux tels qu'ils ont été décrits. D'ailleurs il y aura une analyse juridique à faire sur, est-ce que c'est de la mobilité ou est-ce que c'est des investissements touristiques. Je rappelle que le transport qui relie Allemond à la station est considéré comme des investissements touristiques. Il y a une ligne qui n'est jamais simple, il me semble que sur les deux projets Allevard collet d'Allevard et Chamrousse Sintra Chamrousse, on est vraiment dans le cadre d'investissement dit touristique ce qui pose quand même la question de la compétence. On note un petit écart de langage entre le titre et l'objet de la délibération. Est-ce qu'on parle d'études préalables ? Est-ce qu'on parle d'études pré-opérationnelles ? Parce que dans le cadre d'études préalables, la question juridique, elle mérite d'être posée quand même, de savoir si c'est vraiment la compétence du SMMAG pour étudier de tels investissements. Quand on parle de priorités, sur le Grésivaudan, tout en étant conscient des marges de manœuvre financières, il me semble que ces deux investissements ne sont pas des priorités par rapport aux enjeux tels que l'a décrit le représentant du Grésivaudan et

qu'on partage complètement. C'est une explication de l'autre à anticiper. Nous ne pouvons pas voter pour cette délibération.

01:11:47

Monsieur le Président Sylvain Laval : Y a-t-il d'autres demandes, Monsieur le Président Ferrari ?

01:11:56

Monsieur Christophe Ferrari: Oui, merci. Nous sommes aujourd'hui sur un syndicat de coopération inter territorial. Moi j'ai un principe que je pose, c'est la confiance entre les territoires. Je fais confiance au Grésivaudan et aux élus du Grésivaudan, d'avoir à un moment donné, fait des choix réfléchis, discutés, travaillé ou tout simplement les avoir portés. Je le fais très tranquillement, j'assume de mon plein soutien le Grésivaudan sur ce qui est posé aujourd'hui en termes d'études, en termes de volonté de travail. Je crois que c'est la base de la coopération. La base de la coopération, c'est la confiance et la base de la confiance, c'est la coopération. C'est pour cela que je fais confiance aux élus du Grésivaudan pour pouvoir faire. Faisons toujours très attention dans la façon dont les élus métropolitains peuvent parfois s'exprimer sur des sujets d'autres territoires, pour éviter que l'on puisse laisser diffuser éternellement une image finalement que la métropole serait un peu donneuse de leçon à la terre entière. Tout le monde me connaît ici pour savoir que ce sujet-là n'a et ne sera jamais mon approche. Je préfère me poser aujourd'hui en tant que président ici et membre du SMMAG, tout simplement poser l'attitude de la métropole et en tout cas son président.

01:13:45

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci. Monsieur le Président Baile.

01:13:48

Monsieur Henry Baile: Je veux remercier le Président de la métropole et souligner qu'il est dommage, à mon avis, de sacrifier des intérêts généraux à des jeux politiques.

01:14:03

Monsieur le Président Sylvain Laval : Monsieur Trovero.

01:14:05

Monsieur Jean-Paul Trovero: Merci à tout le monde. Juste une petite réflexion globale. Aujourd'hui nous avons un problème, c'est de faire en sorte qu'on utilise moins de voitures. On sait très bien que pour les déplacements de courte durée, le vélo, la marche à pied ont des facultés, mais nous ne sommes pas dans ce cadre-là. Du moins ce ne sont pas ces modes de mobilité douce qui vont répondre aux problématiques posées dans cette délibération y compris dans les délibérations précédentes, comme le RER Métropolitain. Je suis plutôt partisan de développement de tous les modes de mobilité qui existent : câble, transports en commun aussi, etc. Donnons-nous les moyens financiers de réaliser. Ce n'est pas une question de politique, c'est vraiment une question de quelle est notre politique ? Je suis partisan et je soutiendrais toutes les initiatives qui vont dans ce sens-là, en étant vigilant bien entendu, puisque les ressources, on en parle suffisamment, elles sont ce qu'elles sont, qu'il y ait une répartition équilibrée sur les territoires. Dans tous les cas, développons tous les modes de mobilité qui vont dans le sens où on laisse le véhicule automobile un peu de côté, où on évite à certaines et à certains parfois d'en acquérir un ou d'en avoir deux au foyer. Le transport par câble, c'est une très bonne chose et ça participe à ces modes de mobilité alternatifs, mais qui ont du sens et ce sont des modes de transports en commun, et ça fait sens. J'en profite pour dire que quand je vois que sur le métro câble, il y a à nouveau des allers-retours, des atterrissements parfois même il y en a qui étaient à l'initiative, qui ont changé d'avis pour dire qu'ils n'en peuvent plus, ça me chagrine quelque part.

01:16:18

Monsieur le Président Sylvain Laval : Madame la vice-présidente Coralie, vous avez la parole.

01:16:20

Mme Coralie Bourdelain: Je voulais juste préciser que les deux projets qui sont cités là ne sont pas du tout exhaustifs, l'étude se fera sur la totalité de notre territoire et qu'on les cite pour dire qu'ils sont intégrés à l'étude. On verra donc si on va au bout des projets ou pas.

01:16:43

M. Président, Sylvain: Merci. Monsieur le Président Cattin.

01:16:48

Vice-Président Bruno Cattin: Je voulais donner également un avis, même si aujourd'hui on est d'accord quant au SMMAG, un peu sur la pointe des pieds qu'il ne reste peut-être une vraie décision un jour à prendre pour voir jusqu'où on peut aller. Effectivement l'obstacle du qui n'intègre plus les mobilités urbaines. Je pense qu'on devrait se déboucher sérieusement dessus pour une multitude de raisons. Je rejoins ce qui a été dit à la fois par Christophe Ferrari et Henry Baile qui pensent que le SMMAG c'est une vraie possibilité de travailler en collaboration avec les autres territoires. Je pense que quand un territoire évoque un projet, il faudrait au minimum qu'on l'intègre, qu'on y réfléchisse et qu'on puisse travailler ensemble sur ces sujets-là. Je crois que l'intérêt du SMMAG, c'est non pas qu'on soit sous l'hégémonie d'un territoire de la métropole, du Grésivaudan, du pays Voironnais, mais d'avoir une intelligence collective qui nous permette de travailler pour soulager. Ce qui est quand

même une des préoccupations majeures de nos habitants c'est la problématique aujourd'hui de la mobilité. Je suis sûr que la mobilité ne peut pas se traiter simplement sur un seul point, il y aura toujours une part de voiture, il y aura toujours une part de bus, il y aura toujours des tramways et il y aura toujours des mobilités douces. J'espère surtout qu'un jour on aura la réussite de ce projet RER Métropolitain puisque ça va être quand même l'une des solutions fortes. Si dans nos territoires, on a un RER en métropolitain, cadencé tous les quarts d'heure ou toutes les 20 minutes, on va changer l'approche pour la compréhension de la mobilité pour nos habitants. C'est vrai qu'aujourd'hui, les délais paraissent très longs. On parle de mobilité métropolitaine, on n'est plus tout à fait sûr des objectifs qu'on va tenir, mais c'est vrai qu'il faut passer, je pense, par une analyse globale et il faut que chaque territoire puisse s'exprimer sur ces projets.

01:19:01

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci. Monsieur Thoviste.

01:19:03

Monsieur Thoviste: Merci, Monsieur le Président. Ruben nous a invités à dépasser les approches politiciennes et je voudrais dire, au risque de surprendre certains, que je suis totalement en accord avec ce qu'a dit Jean-Paul Trovero. Sur ces approches de mobilité, il faut se donner les moyens, absolument, et tous les moyens de regarder quelles peuvent être les alternatives à la voiture. Ce que je retiens de la délibération, c'est que c'est une délibération qui lance des études, qui se donne les moyens de voir quelles solutions. J'ai entendu parler Coralie Bourdelain bien. D'ailleurs que ce ne sera pas forcément rentable, mais ça peut être aussi le cas compte tenu de la configuration du territoire dans les montagnes à côté des ascenseurs valléens dans un certain nombre de territoires dans d'autres pays. Il faut étudier cette solution. Est-ce que ce sera celle-là qui au final sera retenue ? Les interrogations y compris sur le plan juridique, sont réelles, mais elles seront étudiées justement. Il faut absolument se donner la capacité à étudier ceci. J'aurais également la même remarque que Jean-Paul Trovero, il faut qu'on étudie, mais une fois qu'on a étudié, il faut qu'on arrête de remettre sans cesse, c'est-à-dire soit on n'est pas d'accord et on dit au moment des études. Parce que ce sont des projets qui prennent du temps. On va parler ensuite du transport par câble entre Fontaine et Saint-Martin-le-Vinoux, on en est à plus de dix ans. Ce sont des projets qui prennent du temps et je rejoins ce qui a été dit sur le RER Métropolitain et sur d'autres dossiers. Si nous ne faisons pas l'unanimité sur ces projets et si au fur et à mesure de l'évolution de ces projets, certains les utilisent pour remettre en cause ce qui avait été décidé, à un moment donné, on ne s'en sort pas. Les priorités, finalement, il y en a toujours une autre qui vient, et moi j'ai retenu de mon action territoriale que les territoires qui gagnent sont les territoires qui savent s'unir. Les territoires qui ne savent pas s'unir sont toujours les perdants. Sachons donc nous unir sur ces grandes problématiques de dépassement. Il y a des besoins, on le sait, du Voironnais au Grésivaudan, il y a même des besoins au-delà. Sachons nous unir sur ces projets et arrêtons de créer des divisions artificielles qui n'en sont pas.

01:21:15

Monsieur Bejjaji: Oui, je voulais rajouter un truc.

01:21:17

Monsieur le Président Sylvain Laval : Monsieur Escaron.

01:21:20

Vice-Présidente Mme. Rabih: Merci Président. Pour compléter un petit peu ce qui est dit là, je crois qu'il faut se rappeler détail, c'est qu'une étude est valable et intéressante à partir du moment où elle est honnête, où elle n'est pas un biais politique pour démontrer la bonne solution. Ceci veut dire que si on fait des études juste pour prouver que, moi j'ai raison et que je paye cette étude, je vais y arriver. Il y a un moment aussi où il faut prendre un peu de recul sur ces études et sur ce qu'on demande à ces études. Je suis complètement d'accord avec cette délibération. Simplement, il ne faut pas politiser l'étude au début. Pourquoi on parle encore de ce câble entre Saint-Martin-le-Vinoux et Fontaine ? C'est parce que tout le monde ou un certain nombre de personnes ont des doutes sur la qualité des études et sur les raisons fondamentales qui ont poussé ce projet en avant. Si les choses sont carrées, nettes et un peu scientifiques dès le départ, c'est beaucoup plus facile que quand on commence à prendre des décisions politiques, puis à tartiner l'étude pour montrer que ce n'est pas si mauvais que ça. Puis on se lance dans des aventures qui effectivement posent un certain nombre de difficultés. J'invite simplement à être extrêmement attentif à ça et qu'il faut vraiment poser le problème du déplacement qui est, comme l'a rappelé Henry Baile, quelque chose qui est très important aujourd'hui, mais qui pourrait en plus devenir stratégique demain.

01:23:02

Monsieur le Président Sylvain Laval : Monsieur le Président Baile.

01:23:07

Monsieur Henry Baile: C'est juste un complément. J'invite tout un chacun et particulièrement le porteur des 10 % de réserve à relire attentivement la délibération et effectivement Coralie l'a précisé, deux exemples sont présentés en clôture de la délibération, mais le corps de la délibération est très

explicite, très explicite. Si on le reprend attentivement, si on le lit avec un œil objectif, il est 10 % évoqué, non pas les lettres.

01:23:35

Monsieur le Président Sylvain Laval : Monsieur Bejjaji.

01:23:40

Monsieur Pierre Bejjaji : Je crois qu'il y a un débat qui s'engage beaucoup plus large que ma simple observation qui ne portait que sur deux exemples. Nous sommes dans un conseil syndical donc, on travaille sur un grand territoire en tant que membre du conseil syndical. J'aimerais juste des observations sur ces deux exemples. Il ne me semble pas dans mon expression agir comme un donneur de leçons vis-à-vis du territoire du Grésivaudan. Si j'étais élu du Grésivaudan, je dirais exactement la même chose. La question c'est le transport par câble, je vois des articles de presse, tous pour dire que c'est un transport intéressant, dans certains cas de figure on parle d'ascenseur valléen. La question, c'est la pertinence après des choix d'études que l'on pose. C'est juste pour dire qu'un sur les deux exemples qui nous ont été présentés, on se pose la question juridique d'une part, et la question des études préalables devra aussi poser la question de la compétence à agir, pour ça il me semble que c'est nécessaire et les deux, si on prend les intérêts du Grand territoire et c'est de la politique au sens de l'intérêt général et pas de la politique politicienne, il nous semble qu'il y a d'autres sujets d'étude de transport par câble sur le Grésivaudan. Voilà quels étaient mes propos.

01:25:18

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci pour ces échanges riches sur un dossier qui est important. Je me réjouis à la fois de la qualité des échanges. J'en remercie les différents intervenants sur ce dossier, qui démontre une fois encore que notre syndicat à la fois est à l'écoute des projets des différents territoires. C'est un objet au service des territoires et rien d'autre et qui en même temps se pose les questions de pouvoir répondre de la meilleure manière que ce soit à l'ensemble des besoins de mobilité. Comme ça a été dit, il faut étudier l'ensemble des solutions et que nous apporterons les réponses le moment venu. J'aurai des difficultés à tirer les conclusions avant même qu'une étude soit posée. C'est précisément l'objet de l'étude de poser les choses et de les évaluer, et il viendra en temps et en heure d'apprécier le contenu de l'étude et de voir la suite que nous décidons d'y donner. Ça me ramène à notre capacité à avancer, à mener des études pour pouvoir prendre les bonnes décisions, à les financer. C'est précisément ce que nous faisons, quel que soit l'endroit du territoire. Je crois souvent entendre que nous n'aurions peut-être parfois pas assez vite ou que nous ne mobiliserions pas assez d'études pour justement y voir clair. C'est précisément ce que nous faisons. Il y a un moment, on ne peut pas dire qu'il n'y a pas assez d'études, on ne peut pas aller voter, dire que les projets ne sont pas suffisamment priorisés, on ne peut pas aller voter. J'appelle un petit peu de cohérence et de responsabilité sur ces questions. Après, chacun a le droit d'avoir des appréciations de fond projet par projet bien entendu. Puis ça pose un deuxième sujet que vous avez soulevé, Monsieur Bejjaji, c'est la question de la mobilité touristique, et c'est un sujet qui doit se poser un jour pour notre syndicat. À titre personnel, je fais partie de ceux qui sont favorables à ce que nous nous saisissons de cette question. Parce que la mobilité doit être vue sous l'ensemble de ses aspects. Nous savons que dans notre territoire, l'accès aux massifs, quels qu'ils soient, avec un S, est un sujet essentiel. C'est un débat que nous devons ouvrir à la fois sur les liaisons par bus, mais aussi, pourquoi pas, sur les liaisons par câble. Vous faisiez allusion aux ascenseurs à valléens. C'est un sujet de fond sur lequel nous ne pourrions pas rester en dehors fort longtemps et je crois que nous aurons tout intérêt à le faire. On ne peut pas d'un côté dire qu'il faut réduire la part des déplacements individuels en voiture, désengorger les accès du territoire, désengorger les accès aux massifs le weekend notamment, mais pas que, parce qu'il y a aussi des gens qui travaillent au quotidien et de l'autre côté, ne pas s'engager sur ces questions, ne pas les étudier. Ça me paraît être là pleinement notre rôle et notre responsabilité. Moi je me réjouis de ce débat, je suis content que ces études soient menées, j'espère qu'elles iront vite et que ça nous permettra, le moment venu, de prendre la bonne décision. Monsieur Bernigaud.

01:27:47

Monsieur François Bernigaud : Oui, je suis vraiment d'accord et content qu'on fasse ce point sur cet aspect du sujet. Il y a presque toujours des problèmes aux interfaces et aux limites de compétences. Il y a un vrai sujet sur la compétence mobilité tourisme et il ne faut pas l'évacuer, il faut le régler. Quand on parle du vélo, on est sans cesse à discuter compétence voirie, compétence mobilité, etc. Il ne faut pas oublier les objectifs. On a un objectif quand même majeur, qui est d'éviter qu'il y ait trop de voitures qui montent dans les montagnes, quel que soit le niveau des stations, que ça soit pour aller skier ou pour aller se balader, on a quand même des gros problèmes. Il y a un problème de qualité de paysages, des pratiques qu'on veut y faire quand on va skier, qu'il faut porter ses skis sur les épaules pendant plus d'une demi-heure, parce qu'on s'est garé à trois kilomètres du centre station, ça gâche un peu le plaisir de l'exercice. On a évoqué un peu les conditions de succès, on a parlé tout à l'heure

de la vitesse à laquelle il faut savoir avancer les projets, parce que quand on met trop longtemps finalement on peut en arriver à oublier pourquoi on les a faits et laisser monter les oppositions. Il y a ce deuxième facteur de succès qui est de bien traiter les sujets aux interfaces des compétences et puis après de trancher. En ce qui concerne ce sujet particulier, je pense qu'il y a vraiment un travail à faire. Parce qu'en plus actuellement, on n'a pas la même approche partout. Il y a le besoin de définir une règle commune sur l'ensemble de l'aire grenobloise, voire remonter du côté du Vercors pour dire, par exemple les navettes dans les stations, il y a eu un sujet là-dessus, de définir une règle qui soit appliquée dans toutes les stations.

01:29:48.

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci. Je vous propose donc de mettre aux voix cette délibération sur laquelle les délégués de la métropole du même nom uniquement votent dans le cadre d'une partition de compétence. Y a-t-il des oppositions ? Deux. Des abstentions ? Aucune. Le reste est en voie de délibération, c'est adopté. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

L'évolution du réseau de transports collectifs du SMMAG est cruciale pour maintenir sa performance et répondre aux enjeux de transition énergétique et d'adaptation au changement climatique. Elle doit permettre également d'adapter l'offre de transports aux nouvelles pratiques de mobilité apparues ou accentuées depuis la crise sanitaire de 2020, de renforcer la cohérence avec les dynamiques territoriales s'appuyant sur les projets urbains, économiques et touristiques, et de réduire la dépendance à la voiture des ménages les plus vulnérables face à l'augmentation des coûts de l'énergie.

Le nouveau Plan de Mobilité, dont l'élaboration s'engage suite à la délibération du comité syndical du 14 avril 2022, définira le plan d'actions multimodal à mettre en œuvre, tant en termes de services de mobilité que d'infrastructures, et sera l'occasion notamment de réaffirmer la nécessité d'assurer la performance du réseau structurant de transports collectifs et cyclable, de redéployer l'offre de mobilités à l'échelle du SMMAG pour en faire bénéficier les territoires les plus éloignés et donner réellement à leurs habitants des alternatives à l'autosolisme, ainsi que de bâtir un modèle économique résilient et soutenable sur le long terme.

Ce nouveau Plan de Mobilité tiendra compte des spécificités des différents territoires composant le SMMAG. Le Grésivaudan a connu un fort essor démographique et d'importantes mutations économiques et territoriales dans les 60 dernières années, et se caractérise par une grande diversité, avec des contrastes qui reflètent la topographie du territoire, la plus ou moins grande proximité de l'agglomération grenobloise ou chambérienne, mais aussi l'histoire économique de chaque sous-bassin de vie. La stratégie d'organisation des mobilités devra prendre en compte cette diversité des sous-bassins de vie au sein du Grésivaudan.

Depuis les années 1960, le développement des infrastructures routières (A41 et les voies d'accès à ses échangeurs), l'étalement urbain et le développement des fonctions de centralité aux marges des centres bourgs ou autour des nœuds routiers créent un contexte favorable à l'usage de la voiture, au détriment des modes actifs et des transports collectifs.

Les industries traditionnelles implantées historiquement en rive gauche à proximité de la voie ferrée ont décliné à partir de la fin des années 60. Cette période est également marquée par l'aménagement des stations de sport d'hiver, dont certaines deviennent des nouvelles centralités offrant du commerce et de l'hébergement y compris hors saison de ski.

Depuis les années 1990, le Grésivaudan est marqué par un fort développement des activités de hautes technologies qui s'implantent en rive droite principalement sur les sites d'Innovallée Montbonnot (ouvert à la fin des années 1980) et de la zone industrielle de Crolles-Bernin (à partir de 1993 avec l'ouverture du site de ST). Ces deux pôles d'activité totalisent actuellement environ 15 000 emplois et attirent de nombreux salariés qui habitent dans l'agglomération grenobloise.

Selon la récente « Enquête Mobilité Certifiée Cerema » (EMC2), le Grésivaudan est concerné par 391 000 déplacements quotidiens, dont 266 000 en internes au Grésivaudan (68%), 104 000 en échanges avec l'agglomération grenobloise (27%) et 15 000 en échanges avec la Savoie (4%). L'EMC2 révèle que les habitants du Grésivaudan ont une mobilité quotidienne moyenne plus élevée que celle des habitants de l'ensemble de l'aire grenobloise : elle s'élève à 3,7 déplacements par personne et par jour contre 3,4 en moyenne dans l'aire grenobloise. La voiture représente 68 % des déplacements des habitants du Grésivaudan (contre 53 % en moyenne sur l'ensemble de l'aire

grenobloise), et s'élève à 81 % pour les déplacements domicile-travail.

L'essor des transports collectifs et du covoiturage doit permettre de réduire l'usage de la voiture « en solo » pour les échanges entre le Grésivaudan et les territoires voisins (métropole grenobloise, Savoie), pour les déplacements entre les pôles et les bassins de vie du Grésivaudan et pour l'accès aux stations touristiques et sites de loisirs

Le territoire du Grésivaudan bénéficie d'un niveau d'offre en transports collectifs intéressant lorsque l'on combine les réseaux Tougo, Cars Région et TER, notamment pour les déplacements d'échanges avec le cœur de l'agglomération grenobloise. Mais cette combinaison présente encore d'importantes marges d'amélioration en termes de coordination des offres, de niveau de service et d'intermodalité. Par ailleurs, la desserte interne des polarités du Grésivaudan et des secteurs les moins denses mérite d'être renforcée afin de constituer une réelle alternative à l'usage individuel de la voiture.

Dans ce contexte, et tenant compte de la topographie du territoire, les solutions de transports par câble présentent potentiellement de nombreux atouts :

- pour faciliter le franchissement de coupures et d'obstacles naturels et artificiels tels que l'autoroute, l'Isère ou les voies ferrées, en complément des aménagements de cheminements pour les piétons et les cyclistes en projet ;
- pour desservir des zones périurbaines à un coût kilométrique plus faible qu'un système de type tramway, en organisant un rabattement très rapide vers le réseau structurant de transports collectifs, les pôles d'échanges multimodaux et les gares ;
- pour améliorer l'accessibilité des coteaux et massifs, en dénivelé, grâce à des trajets directs là où les autres modes de transports sont contraints par des pentes maximales admissibles réduites.

Au niveau national, le contexte est de plus en plus favorable au développement du transport par câble au service des déplacements quotidiens, notamment depuis la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte qui donne une place importante au développement des transports propres et prévoit de faciliter les projets de transport urbain par câble aérien.

Il est donc proposé, tenant compte des spécificités des territoires du Grésivaudan, d'étudier l'opportunité de développer de nouvelles liaisons de transports par câble, en lien avec les ambitions de développement urbain, économique et touristique portées par la communauté de communes Le Grésivaudan et les communes qui la composent.

Cette opportunité sera étudiée au prisme d'une analyse multicritères intégrant notamment des indicateurs relatifs :

- au niveau de réponse aux besoins de mobilité actuels et projetés,
- à la faisabilité technique et au degré de maîtrise du foncier,
- aux coûts d'investissement, de fonctionnement et de maintenance,
- aux différents modèles économiques envisageables et aux opportunités de cofinancement,
- à l'acceptabilité du projet pour les habitants,
- à la nature des contraintes réglementaires qui s'appliquent,
- aux incidences environnementales (pollution, consommation énergétique, gaz à effet de serre, bruit...).

Une comparaison avec les autres solutions de transports sera réalisée.

Deux projets sont d'ores et déjà identifiés et devront être intégrés dans l'étude d'opportunité globale :

- Création d'une liaison par câble entre Allevard et Le Collet d'Allevard, ciblant des usages liés au tourisme ou aux loisirs, en accompagnement des objectifs de développement de l'activité économique d'Allevard.
- Création d'une liaison par câble entre différents pôles d'activités de la commune de Chamrousse, pour limiter l'usage des véhicules thermiques, apaiser la RD111 et accompagner le projet de développement de la commune et sa station.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu les statuts du SMMAG adoptés par délibération du 11 mars 2021,

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 10 novembre 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide de lancer une étude d'opportunité de création de nouvelles liaisons par câble dans le Grésivaudan, qui permettraient notamment de décongestionner le trafic routier, d'améliorer le lien plaine - montagne, et de faciliter le franchissement de coupures ou d'obstacles naturels et artificiels.

14 voix pour – 2 voix contre (Pierre BEJAJI, Florent CHOLAT)

Grenoble-Alpes Métropole : 11 voix pour – 2 voix contre (Pierre BEJAJI, Florent CHOLAT)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix

Conclusions adoptées.

Rapporteur : Laurent THOVISTE

- **Délibération n°14 - Mobilités urbaines - Transport par câble : Convention de travaux entre le SMMAG, GreenAlp et EDF**

2DL220124

Monsieur le Président Sylvain Laval Je vous propose de rester sur la même thématique et d'évoquer la délibération, relative aux transports par câble du côté de l'agglomération de Grenoble avec une convention de travaux entre les SMMAG GREENALP et EDF. La parole est à Laurent Thoviste.

01:30:25

M. Laurent Thoviste: Merci, Monsieur le Président. On reste effectivement sur le cadre, mais cette fois Fontaine, Saint-Martin-le-Vinoux, qui traverse la presqu'île et la zone du CEA qui est caractérisée par un grand nombre de réseaux qui ne sont pas comme tout projet d'aménagements et qui doivent être mis en cohérence avec le futur projet d'aménagement. Pour cela, il faut réaliser des études et prévoir des déplacements de réseau. C'est ce qui vous est proposé ici dans le cadre d'une Convention avec GREENALP et avec EDF Hydro Alpes d'établir deux conventions, l'une entre le SMMAG et GREENALP et l'autre entre le SMMAG et EDF et GREENALP, afin d'assurer la mise en compatibilité des réseaux. La validation des travaux qui font l'objet de ces conventions permettra de mutualiser les interventions et donc de réduire à la fois les délais et les coûts. Ces conventions pour GREENALP peut-être de 98 445,45 € pour les dévoiements et environ 15 000 € pour le raccordement et pour EDF Hydro 76 650 07 € pour les dévoiements. Nous vous proposons de prendre en charge les frais engagés par la société GREENALP, d'approuver la convention d'étude des travaux, de prendre en charge les frais engagés par la société EDF Hydro, d'approuver la convention de travaux et d'autoriser le Président à signer lesdites conventions.

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci. Y a-t-il une demande d'intervention ? Je n'en vois pas. Je vous propose de mettre aux voix cette délibération, les modalités de vote aux élus de la Métropole et du Grésivaudan. Des oppositions ? Des abstentions ? Deux abstentions. C'est donc adopté.

Exposé des motifs

Par délibération en date du 14 décembre 2017, le comité syndical du SMTTC, devenu SMMAG, a acté

les principes du programme et du montage de l'opération de création d'une ligne de transport par câble entre Fontaine et Saint-Martin-le-Vinoux au nord-ouest de l'agglomération grenobloise. Le projet consiste à développer un mode de transport respectueux de l'environnement intégré au réseau de transport en commun de l'aire grenobloise. Il permet de franchir de fortes discontinuités et coupures qui contraignent la mobilité dans le secteur nord-ouest de l'agglomération.

Par délibération du 20 février 2020, le SMMAG a décidé d'attribuer le marché global de performance portant sur la liaison par câble entre Fontaine et Saint-Martin-le-Vinoux au groupement POMA - GROUPE 6 - EGIS.

Par délibération du 24 juin 2021, le SMMAG a approuvé l'avant-projet du groupement POMA - GROUPE 6 - EGIS et a donné mandat au Président pour négocier avec les autres maîtres d'ouvrage et concessionnaires la répartition financière de l'investissement concernant les espaces publics et les éventuels dévoiements de réseaux.

Le mode câble garantit une emprise globale au sol très limitée comparativement aux transports en commun en site propre plus classiques : cette emprise se limite à l'implantation de stations et de pylônes assurant le support de la ligne.

Dans Grenoble, le tracé traverse la Presqu'île et sa Zone d'Aménagement Concerté, en particulier dans le secteur de la future rue Horowitz en complète restructuration. Ce secteur est un ancien domaine privé du CEA, caractérisé par une très grande quantité de réseaux souterrains qui ne sont pas, de fait, en cohérence avec les futurs aménagements. Le SMMAG participe activement au travail de mise en cohérence assuré par l'aménageur de la ZAC Presqu'île dans le but de minimiser les contraintes liées aux réseaux.

Certains réseaux doivent cependant être modifiés comme le prévoient les études préalables du projet de transport par câble, confirmées par l'avant-projet du groupement POMA - GROUPE 6 - EGIS validé en juin 2021.

C'est le cas du réseau de GreenAlp mais aussi du réseau de EDF Hydro Alpes, qui, dans ce secteur, partagent parfois les mêmes infrastructures. Compte tenu de cette particularité, les interventions à mener sur le réseau de EDF Hydro Alpes sont confiées par ce dernier à GreenAlp.

Le secteur de la Presqu'île évoluant rapidement, la prise en compte du projet du SMMAG dans le cadre des réaménagements en cours permet de limiter les réinterventions sur des infrastructures récentes.

Il est proposé d'établir deux conventions d'études et travaux, l'une entre le SMMAG et GreenAlp, l'autre entre le SMMAG, EDF et GreenAlp, afin d'assurer la mise en comptabilité des réseaux avec le projet de transport par câble. La réalisation des travaux qui font l'objet de ces conventions permet de mutualiser les interventions en adaptant dès maintenant les réseaux de GreenAlp et EDF Hydro Alpes qui seront demain recouverts par de nouveaux aménagements urbains réalisés sous la conduite de l'aménageur de la ZAC Presqu'île.

Ces conventions, annexées à la présente délibération, précisent les modalités de réalisation des études et travaux pour des montants respectivement estimés à :

- pour GreenAlp : 98 445,45 € HT pour des dévoiements et environ 15 905,16 € HT pour les raccordements des futures stations Presqu'île Ouest et Oxford ;
- pour EDF Hydro Alpes, (travaux réalisés par GreenAlp : 76 650,07 € HT pour des dévoiements.

Les occupants du domaine public doivent, par principe, supporter sans indemnité les frais de déplacement de leurs ouvrages lorsque ce déplacement est la conséquence de travaux entrepris dans l'intérêt du domaine public occupé et que ces travaux constituent une opération d'aménagement conforme à la destination de ce domaine.

Les travaux du projet de transport par câble n'étant pas entrepris dans l'intérêt du domaine occupé par les réseaux d'EDF et de Greealp, implantés dans le domaine privé du CEA, les coûts exposés ci-dessus, engagés par les sociétés pour procéder aux déplacements, seront pris en charge par le SMMAG.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptés par délibération du 11 mars 2021,
Vu la délibération du 14 décembre 2017 par laquelle le comité syndical a fixé les principes du programme et du montage de l'opération de création d'une ligne de transport par câble entre Fontaine et Saint-Martin-le-Vinoux au nord-ouest de l'agglomération grenobloise ;
Vu la délibération du 20 février 2020 par laquelle le SMMAG a attribué le marché global de performance au groupement POMA - GROUPE 6 – EGIS ;
Vu la délibération du 24 juin 2021 approuvant l'avant-projet du groupement POMA - GROUPE 6 - EGIS

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 10 novembre 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide de prendre en charge les frais engagés par la société GREENALP pour le déplacement des réseaux électriques situés sur la Commune de Grenoble, à hauteur de 114 350,61 € HT,
- Approuve la convention d'études et de travaux correspondante relative aux déplacements des réseaux électriques de GREENALP pour la réalisation de la liaison par câble Fontaine et Saint-Martin-le-Vinoux ;
- Décide de prendre en charge les frais engagés par la société EDF Hydro Alpes pour le déplacement du réseau électrique situé sur la Commune de Grenoble, à hauteur de 76 977,35 € HT ;
- Approuve la convention de travaux correspondante relative aux déplacements du réseau électrique Presqu'île de EDF Hydro Alpes pour la réalisation de liaison par câble entre Fontaine et Saint-Martin-le-Vinoux ;
- Autorise le Président à signer lesdites conventions telles qu'annexées à la présente délibération.

14 voix pour – 2 voix abstention (Pierre BEJJAJI, Florent CHOLAT)

Grenoble-Alpes Métropole : 11 voix pour – 2 voix abstention (Pierre BEJJAJI, Florent CHOLAT)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.

Patrimoine - Foncier

Rapporteur : Laurent THOVISTE

- **Délibération n°15 - Mobilités urbaines - Acquisition auprès des consorts DAMIANI d'une parcelle située sur la commune de Sassenage dans le projet du projet de transport par câble**

2DL220163

Monsieur le Président Sylvain Laval : La délibération suivante dans le domaine foncier toujours Monsieur Thoviste, l'acquisition auprès des consorts Damiani d'une parcelle située sur la commune de Sassenage pour le même projet.

01:32:35

M. Laurent Thoviste : Effectivement pour réaliser le tracé qui a été prévu, il est nécessaire de procéder à des acquisitions dont l'une concerne la propriété des consorts Damiani d'une superficie de 4806

mètres carrés. Après négociation, un prix global de 144 180 € a été conclu pour une valeur vénale estimée à 27 € le mètre carré, avec une indemnité de prise de possession anticipée de 3 € le mètre carré. Cette acquisition n'a pas été précédée de l'avis des domaines, dans la mesure où le seuil de consultation obligatoire est fixé à 180 mille euros, comme on est en dessous, on n'était pas obligé de consulter les barèmes, donc il vous est proposé d'approuver l'acquisition auprès des consorts Damiani de la parcelle cadastrée, section AX numéro 24, d'une surface de 4806 mètres carrés situés sur la commune de Sassenage et de dire que le prix est fixé à 27 € le mètre carré, auquel s'ajoute une indemnité de prise de position anticipée de 3 € le mètre carré, soit un montant total de 144 180 €. Les frais de notaire sont à la charge du SMMAG et nous vous demandons d'autoriser le Président à signer l'acte authentique à cette acquisition.

01:33:59

Monsieur le Président Sylvain Laval Merci, Monsieur Escaron.

01:34:01

M. Dominique Escaron: Je ne vois pas la délibération dans l'ordre du jour

01:34:05

M. Laurent Thoviste: C'est un peu plus loin. En fait, on a bouleversé l'ordre du jour.

01:34:08

Monsieur le Président Sylvain Laval : C'est bien dans l'ordre du jour.

01:34:12

M. Laurent Thoviste: Il est un petit peu plus loin.

01:34:17

Monsieur le Président Sylvain Laval : C'est bon, je l'ai retrouvé.

01:34:18

M. Président, Sylvain: Je propose de mettre aux voix cette délibération. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? Une, donc le reste est en cours. C'est adopté. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

Début_Exposé_Motif

Le secteur Nord-Ouest de la métropole est caractérisé par la présence de grands projets d'aménagement en cours de réalisation ou en préparation, (Zone d'Aménagement Concerté des «Portes du Vercors» sur les communes de Fontaine et de Sassenage, la Zone d'Aménagement Concerté de la «Presqu'île» sur la commune de Grenoble, le «Parc d'Oxford» sur la commune de Saint-Martin-le-Vinoux ou encore le projet de «l'Esplanade» sur la commune de Grenoble) qui engendreront une forte augmentation des besoins de mobilité du fait notamment de la création de milliers de nouveaux logements et locaux d'activités sur l'ensemble de ces opérations d'envergure. De fait, cela nécessite une nouvelle offre de service public de déplacements, à la fois efficace du point de vue des utilisateurs et respectueuse de l'environnement.

Parallèlement, les études des déplacements dans le secteur Nord-Ouest de l'agglomération ont mis en évidence la nécessité de relier les lignes de tramway A (Fontaine La Poya), B (Grenoble Presqu'île) et E (Saint Martin-le-Vinoux Hôtel de Ville).

La liaison par câble entre Fontaine et Saint-Martin-le-Vinoux contribue à la stratégie du projet de Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération, arrêté par le SMTC le 5 avril 2018, en privilégiant des moyens de déplacements alternatifs à la voiture, avec un nouveau mode de transport urbain qui consomme moins d'énergie, privilégie une mobilité plus douce et donc moins génératrice de stress et de pollution.

A l'issue des études, il est apparu que la solution du transport par câble était la plus adaptée pour répondre aux besoins de mobilité existants et futurs liés au développement du secteur nord-ouest, avec un tracé qui franchit les coupures existantes tout en reliant les grandes lignes structurantes du réseau de transports collectifs du secteur (tramway A, B et E).

Les études préalables se sont conclues par la rédaction d'un projet prévoyant un tracé d'environ 3,6 km, et 6 stations, dont 4 exploitées à la mise en service et deux dont l'exploitation future sera à garantir.

Sur la base de ces études, Grenoble-Alpes Métropole a organisé une concertation préalable, au titre de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme qui s'est déroulée du 5 octobre au 13 novembre 2015.

Le bilan de concertation a été adopté par délibération du Conseil Métropolitain de Grenoble- Alpes Métropole du 29 janvier 2016.

Par délibération du 10 novembre 2017, le Conseil Métropolitain de Grenoble-Alpes Métropole a décidé de saisir le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Grenobloise (SMTC) pour la conduite de la suite d'un projet intégré au réseau de transport collectif métropolitain.

Par délibération du 14 décembre 2017, le SMTC a précisé les modalités de réalisation de l'opération.

La maîtrise d'ouvrage est donc assurée par le SMTC devenu SMMAG à compter du 1er janvier 2020.

En effet, depuis cette date, le SMTC, Maître d'ouvrage de l'opération, est devenu le Syndicat Mixte

des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) avec l'entrée de la Communauté de Communes du Grésivaudan et de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais au sein du nouveau syndicat. Ce projet fait l'objet d'un dossier préalable à la Déclaration d'Utilité Publique valant mise en compatibilité du PLUi. Dans ce cadre, ce dossier a été déposé en préfecture en décembre 2021 et est actuellement en cours d'instruction.

Afin de permettre la réalisation de ce projet, le SMMAG s'est rapproché des consorts DAMIANI, propriétaires de la parcelle cadastrée section AX n°24, d'une superficie de 4 806m², ciblée pour les besoins de ce projet d'intérêt public.

Après négociations, un prix global de 144 180 euros, composé de la valeur vénale du bien estimée à 27€ le m² de terrain et d'une indemnité de prise de possession anticipée de 3 € le m², a été proposé et accepté par le propriétaire, qui a signé une promesse unilatérale de vente le 24 octobre 2022.

Cette acquisition n'a pas à être précédée de l'avis du Domaine, dans la mesure où le seuil de consultation obligatoire fixé à 180 000 euros n'est pas atteint, conformément à l'article L. 1311-10 du code général des collectivités territoriales.

Les frais de notaire seront à la charge du SMMAG.

La présente délibération sera notifiée au notaire en charge de la vente par lettre recommandée avec demande d'avis de réception afin de lever l'option de la promesse de vente et confirmer la volonté du SMMAG d'acquiescer le tènement précité. L'acte de vente sera signé dans les 5 mois maximum suivant la levée d'option.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu les statuts du SMMAG adoptés par délibération du 11 mars 2021,

Vu la promesse de vente signée le 24 octobre 2022 par les consorts DAMIANI

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 10 novembre 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve l'acquisition auprès des consorts DAMIANI de la parcelle cadastrée section AX n° 24 d'une surface de 4 806m², située sur la commune de Sassenage ;
- Dit que le prix d'achat est fixé à 27 euros le m² de terrain auquel s'ajoute une indemnité de prise de possession anticipée de 3 euros le m², soit un montant total 144 180 euros;
- Dit que les frais de notaire sont à la charge du SMMAG ;
- Autorise le Président à signer l'acte authentique relatif à cette acquisition.

15 voix pour – 1 voix abstention (Dominique ESCARON)

Grenoble-Alpes Métropole : 12 voix pour – 1 voix abstention (Dominique ESCARON)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.

Rapporteur : Sylvain LAVAL

- **Délibération n°16 - Mobilités urbaines - Autorisation donnée au Président de signer le marché d'achat de vélos à assistance électrique pour le service Mvélo+.**

2DL220155

Monsieur le Président Sylvain Laval : Je vous propose de passer aux délibérations relatives aux mobilités urbaines et au sujet vélo. Il y a une première délibération qui est relative à un marché d'achat de vélo à assistance électrique pour les services Mvelo +. Comme vous le savez, nous avons récemment réformé l'organisation de notre service Mvelo+ qui, depuis septembre 2022, a un dispositif étoffé sur l'ensemble du territoire du SMMAG et notamment sur le Grésivaudan, avec des prêts de vélo à assistance électrique dans une optique d'essai avant achat. Ainsi, nous aurons 90 communes qui bénéficieront tous les ans de ce dispositif et les vélos qui sont actuellement utilisés et mis à disposition pour ces tests doivent être robustes et destinés à de la longue durée. Ils ont néanmoins,

pour un certain nombre d'entre eux, des capacités de batteries qui ne sont pas forcément suffisantes, notamment pour monter sur les coteaux. C'est pour cela qu'à l'été dernier, nous avons lancé une procédure d'appel d'offres pour acquérir des modèles avec des batteries plus résistantes qui permettront toutes les configurations d'usages que nous souhaitons. Ce marché porte sur l'acquisition d'un minimum d'achat de 100 vélos et d'un maximum de 200, pour un montant estimatif de 2 500 € par vélo. Le SMMAG bénéficie à ce titre d'une subvention de l'ADEME d'un montant de 150 mille euros et l'avis public de concurrence a été envoyé en août dernier. La commission d'appel d'offres s'est réunie le 12 octobre dernier et a décidé d'attribuer le marché à l'entreprise Natura vélo dont l'offre a été jugée économiquement la plus avantageuse pour cette fourniture de vélos. Il vous est donc demandé l'autorisation de signer ce marché. Y a-t-il des remarques ? Je n'en vois pas. Je propose de mettre aux voix. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? C'est donc adopté à l'unanimité. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

Afin d'accompagner le développement du vélo à assistance électrique (VAE) sur son territoire, le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise a déployé via son service Mvélo+, depuis septembre 2022, un dispositif étoffé de tests gratuits de VAE dans les communes de la Métropole et du Grésivaudan, dans une optique d'essai avant achat.

Ainsi ce sont 90 communes qui bénéficieront tous les ans du dispositif.

De manière pratique le service Mvélo+ proposera lors d'une permanence sur la commune, aux habitants préalablement inscrits, 1h de formation à l'usage du VAE, les usagers repartant ensuite avec le VAE pour une durée de 1 mois. Un conseil sur les itinéraires cyclables sera également assuré auprès des participants,

Les vélos actuellement utilisés pour ces tests sont robustes et destinés à la location longue durée. Ils peuvent néanmoins présenter une capacité de batterie et un couple moteur limitant pour certaines communes situées sur les côtes. En outre ces vélos ne sont pas disponibles à la vente au détail chez les vélocistes locaux pour les testeurs qui voudraient éventuellement s'équiper.

Une consultation a donc été lancée à l'été 2022 selon la procédure d'appel d'offres ouvert en application des articles L2124-2, R2124-2 et R2161-2 et suivants du code commande publique, afin d'acquérir des VAE haut de gamme à même de répondre à toutes les configurations d'usage et offrir une expérience utilisateur optimale. La consultation a porté sur l'acquisition d'un minimum d'achat de 100 vélos et d'un maximum de 200 vélos pour un montant estimatif de 2500€ HT par vélo. A noter que pour cet achat le SMMAG bénéficie d'une subvention de l'ADEME lié au label « Grenoble Capitale verte 2022 » d'un montant de 150 K€.

Un avis d'appel public à la concurrence a été envoyé le 12 août 2022 aux organismes suivants :

- AWS
- BOAMP
- JOUE
- Site de Grenoble-Alpes Métropole

La date de remise des offres était fixée au 15 septembre 2022 à 15 heures 00. Cinq entreprises ont remis une offre.

A l'issue de l'analyse des offres réalisée sur la base des critères de jugement définis au règlement de consultation, la commission d'appel d'offres, réunie le 12 octobre, a décidé d'attribuer le marché à l'entreprise NATURA VELO (38 – CHARAVINES), dont l'offre a été jugée économiquement la plus avantageuse, pour la fourniture d'une flotte de 100 à 200 vélos à assistance électrique. Il est proposé au Comité syndical d'autoriser le Président à signer le marché.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
Vu la décision de la commission d'appel d'offres en date du 12 octobre 2022,

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 10 novembre 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Autorise le Président à signer le marché attribué à l'entreprise NATURA VELO (38 – CHARAVINES) pour la fourniture d'une flotte de 100 à 200 vélos à assistance électrique.

16 voix pour :

Grenoble-Alpes Métropole : 13 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

- **Délibération n°17 - Mobilités urbaines - Mise en place d'un dispositif d'aide à l'achat de vélo**

2DL220142

01:36:17

Monsieur le Président Sylvain Laval : La délibération suivante est relative à la création d'une aide d'achat pour vélos. C'est un sujet important pour notre syndicat, pour notre grand territoire, à la fois pour la métropole, pour le Grésivaudan et peut-être aussi pour le Voironnais qui aussi est engagé sur ce dossier. Vous le savez, la pratique cyclable augmente de manière constante et à la fois en zones urbaines, mais aussi en zones périurbaines. C'est une bonne chose et les chiffres à la fois d'utilisation de notre service Mvelo+ et les chiffres d'évolution de la pratique sur les mesures que nous avons le démontrent parfaitement. Ce mouvement est donc à accompagner et à toujours rendre plus attractif. C'est la raison pour laquelle les différentes collectivités, notre syndicat ont souhaité mettre en place une aide pour accompagner l'achat de vélos, notamment les personnes qui auraient besoin d'être soutenues et c'est pour cela que nous allons instaurer une aide sous condition de ressources. Cela est non seulement nécessaire pour favoriser la pratique et de ceux qui ont besoin d'avoir des soutiens financiers, mais c'est aussi pertinent dans le contexte de la zone à faible émission qui sera en vigueur prochainement et qui a besoin aussi de mettre un accent sur ce développement de la pratique cyclable. Il s'agit d'un moyen d'accompagner tous ceux qui ont besoin d'aide financière. Nous avons voulu une logique de simplification des démarches pour les usagers en mettant en place un guichet unique à travers la SPL M Tags qui sont ou sera l'opérateur pour émettre ces soutiens financiers, opérateurs dont le SMMAG et la Métropole sont aujourd'hui actionnaires et dont nous avons signé une convention de groupement de commandes l'été dernier entre les deux institutions, qui permettra à la société de gérer à la fois l'ingénierie du sujet, d'animer et de promouvoir le dispositif et aussi sur le plan opérationnel. Il est important de préciser que ce dispositif s'inscrit en complément avec les aides existantes aujourd'hui par l'État et qui va même plus loin puisque nous avons décidé, souhaité de prendre en compte aussi la question de l'occasion, ce qui n'est pas le cas des aides de l'État. C'est un sujet aussi sur lequel nous souhaitons pouvoir apporter une aide financière et nous travaillerons bien sûr avec les vélocistes de notre territoire et il y aura un conventionnement à faire pour pouvoir bénéficier de ce dispositif. Nous allons mettre en place un dispositif de bons, chèques de réduction qui sera directement déduit du montant d'achat pour l'utilisateur, ce qui fait qu'il n'y aura pas d'avance de frais à faire et c'est l'opérateur qui remboursera le vélociste du montant du bon. Il est important de comprendre que cette aide se met en place à la fois sur le territoire de la métropole, sur le territoire du Grésivaudan et concerne donc l'ensemble des vélocistes de ces deux territoires. En termes plus opérationnels, les vélos qui seront éligibles seront des vélos classiques, évidemment des vélos à assistance électrique, des vélos cargo neufs avec ou sans assistance électrique, des vélos pliants neufs et d'occasion, ainsi que des vélos adaptés pour personnes en situation de handicap. Il est précisé que l'achat du cadenas sera éligible au versement de l'aide, que ne seront pas concernés par ce dispositif, les vélos de type tout-terrain ou de l'autre cours sur des usages exclusivement sportifs ou des VAE qui bien sûr utiliseraient une batterie au plomb ou des vélos de vitesse, ce qui n'est évidemment pas l'objet de notre soutien. L'ensemble des habitants de plus de 18 ans du territoire du SMMAG, qui rentreront dans les conditions de ressources, seront éligibles à cette aide, qui sera également complétée par des aides supplémentaires de la part de la Métropole et du Grésivaudan qui les porteront aussi dans leurs instances prochainement. Voilà ce que je pouvais vous dire en synthèse. L'aide sera limitée à une aide par personne pour les vélos classiques et les vélos à assistance électrique sur un dispositif qui est aujourd'hui programmé sur une durée de trois années, mais qui n'a pas vocation à être fermé. Il s'agit de lancer le dispositif, de le mettre en place, de se donner une perspective de trois ans qui correspond aussi bien au palier de la zone à faible émission, et nous verrons s'il est nécessaire, de compléter, de prolonger le dispositif. Nous ne pouvons que souhaiter d'être victimes de ce succès dans les mois et les années qui viennent. Vous avez en annexe

de la présente délibération le barème des aides qui se calent sur le barème d'État relatif au revenu fiscal de référence par part, avec les mêmes seuils. Nous souhaitons également ajouter un seuil complémentaire qui nous amène jusqu'à 21 690 € par an, ce qui nous permet de toucher aussi les personnes qui ne sont pas forcément des gens fortunés ni pour autant de grande précarité, mais qui ont aussi besoin d'être soutenues, particulièrement dans le contexte actuel de forte inflation et de difficultés. Il nous paraît important de ne pas être trop restrictifs sur cette aide et de toucher évidemment un public large qui a besoin d'être soutenu. J'en terminerais en vous disant que le montant de l'aide que la Métropole mettra en place sera équivalent à 50 % de l'aide portée par les SMMAG, mais bien sûr, tout cela sera cumulable et je crois que le Grésivaudan réfléchit à une démarche similaire. Voilà ce que je voulais vous dire en introduction à la présentation. Madame Rabih a demandé la parole.

01:41:51

Madame Laetitia Rabih: Oui, merci, Monsieur le Président. Je crois qu'il faut se féliciter et saluer effectivement les convergences de plus en plus présentes dans les politiques du SMMAG entre les mobilités, les enjeux de la ZFE, les enjeux sanitaires également qui sont à l'origine des zones à faible émission et de leur conjugaison avec des politiques de solidarité, des regards tarifaires qui se renouvellent notamment pour les mobilités actives. Je souhaite pour l'exécutif faire part effectivement d'une proposition d'amendement qui vous a été distribuée en séance. Il s'agit dans le corps de la délibération et en page quatre, d'ajouter à la suite du dernier paragraphe et je vous en donne lecture. Il est à noter que les aides du SMMAG et métropolitaines pour les plus modestes sont susceptibles d'être révisées à la hausse pour réduire encore davantage. Je reste à charge des ménages. Une orientation qui implique néanmoins que l'État éclaircisse les modalités de ces aides en l'occurrence, qu'il précise si les aides nationales sont calculées avant ou après déduction des aides locales. En effet, une revalorisation de nos aides devra, le cas échéant, s'effectuer au bénéfice des usagers et non amoindrir les aides de l'État. Le SMMAG et la Métropole ont interpellé l'État à ce propos. La réflexion se poursuit donc pour ajuster et améliorer le dispositif bonus pour les ménages dont le lieu de résidence et le lieu de travail sont éloignés. Bonus pour les pratiques intermodales et tout le reste qui reste effectivement étudié. Réflexion qui devrait conduire à la mise en œuvre d'un groupe de travail et de suivi transpartisan concernant les aides distribuées et, le cas échéant, l'ajustement du dispositif.

01:43:41

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci. Y a-t-il des demandes d'intervention, Monsieur Bejjaji ?

01:43:47

Monsieur Bejjaji: C'est juste une question. Il n'y a aucun problème sur le dispositif, parce que je sais qu'en ce moment même, il y a un amendement qui était tellement au niveau de la métropole qui doit voter demain sur le même dispositif. L'amendement qui est sur la table se cale avec l'amendement proposé. Merci.

01:44:12

Monsieur le Président Sylvain Laval : C'est l'objectif, en tout cas, d'avoir un dispositif effectivement cohérent et similaire. Madame la vice-présidente, Bourdelain.

01:44:18

Mme. Vice-présidente Carolie Bourdelain: Je voulais juste préciser qu'au niveau des Grésivaudan on s'adaptera également et on réétudiera ce qui sera fait au niveau de la Métropole de la même façon que ce qui est proposé dans la ligne.

01:44:28

Monsieur le Président Sylvain Laval : Y a-t-il d'autres demandes de prise de parole ? Je n'en vois pas. Je vous propose donc de mettre aux voix cette délibération qui requiert là aussi les votes des délégués à la fois de la Métropole et du Grésivaudan. Avant de voter la délibération que nous allons bien sûr voter l'amendement. Je mets d'abord aux voix l'amendement qui a été présenté. Y a-t-il des oppositions ? Les abstentions ? C'est donc adopté. Je vous en remercie. Je mets donc au vote la délibération ainsi amendée. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? C'est donc adopté à l'unanimité. Je vous en remercie et je pense que nos habitants en seront ravis.

Exposé des motifs

La pratique des modes actifs sur le territoire métropolitain s'est fortement développée ces dernières années : la part des déplacements réalisés à pieds ou à vélos devenait en 2019 égale à celle des déplacements en voiture (42%). L'augmentation de la pratique cyclable s'est par ailleurs accélérée depuis la crise sanitaire du coronavirus ainsi que la crise du coût de l'énergie : + 43 % entre les mois de septembre 2019 et septembre 2022 (source : Observatoire des Mobilités, sur la base des 9 compteurs permanents qui existaient en 2019).

Cette évolution est également constatée sur le service Mvélo+ qui a connu entre 2019 et 2021 une augmentation de +10% du nombre de jours de location et une progression du parc de 8000 à 9000 vélos proposés avec près de 12 modèles différents.

Afin d'accompagner et favoriser ce développement, le SMMAG poursuit le développement du service de location Mvélo+, avec des tarifs plus attractifs que précédemment, et la mise en œuvre d'essais gratuits de VAE dans les communes, dans une logique de test avant achat.

Pour sa part, le Conseil Métropolitain du 2 juillet 2021 a délibéré un plan d'actions en faveur de la pratique cyclable précisant qu'un travail était initié pour la mise en œuvre d'une aide à l'achat de Vélo à Assistance Electrique sous condition de ressources et ciblé sur les VAE urbains.

Par ailleurs, afin d'améliorer la qualité de l'air, une Zone à faibles émissions (ZFE) pour les voitures particulières sera mise en œuvre en juillet 2023 dans la métropole grenobloise. Dans ce cadre, la Métropole souhaite accompagner les habitantes et les habitants, en particulier les plus vulnérables, dans cette transition, en proposant notamment une surprime, complémentaire à une aide du SMMAG, pour l'achat de vélos.

Dans une logique de simplification des démarches pour les usagers, il est souhaité la mise en œuvre d'un guichet unique au travers de la SPL MTAG dont la Métropole et le SMMAG sont actionnaires.

En ce sens une convention de groupement de commande a été signée à l'été 2022 entre le Président du SMMAG et le Président de la Métropole pour la mise en place commune du dispositif d'aide. En application du contrat de quasi régie qui sera conclu dans le cadre du présent groupement, il est envisagé que la SPL M'TAG ait en charge l'ingénierie de montage du projet, l'animation et la promotion du dispositif ainsi que la gestion opérationnelle.

Le dispositif envisagé est complémentaire aux aides mises en place à ce jour par l'Etat, ces dernières venant diminuer le reste à charge pour les personnes les plus modestes.

En outre contrairement au dispositif d'Etat, l'aide proposée est élargie aux vélos d'occasion, à la condition d'être revendus par des vélocistes agréés et, aux populations avec des revenus intermédiaires, avec une aide dégressive.

Le dispositif envisagé

Un dispositif à construire avec des vélocistes agréés

Le dispositif d'aide à l'achat fonctionnerait via la distribution de bons/chèques aux demandeurs après examen de leur dossier à faire valoir auprès des vélocistes partenaires du territoire qui déduisent le bon du montant d'achat.

Sous le terme « vélociste » il est entendu l'ensemble des structures pouvant vendre des cycles (enseignes de sports, garage automobile, ateliers d'auto-réparation...) et d'en assurer la réparation/maintenance en local, c'est-à-dire sur le territoire du SMMAG composé de Grenoble Alpes Métropole et de la Communauté de Communes Le Grésivaudan.

Les ventes sur internet sont exclues du dispositif ainsi que les ventes entre particuliers.

Il sera proposé un conventionnement avec l'ensemble des établissements répondant à ces critères.

Ainsi l'utilisateur n'aurait pas d'avance de frais à réaliser et la gestion administrative serait simplifiée (remboursement des vélocistes conventionnés par le SMMAG et GAM).

Les vélos éligibles

Les vélos éligibles sont les suivants :

- Les vélos classiques dits « musculaires »
- Les vélos classiques à assistance électrique conformes à la réglementation en vigueur
- Les vélos cargos neufs avec ou sans assistance électrique.
- Les vélos pliants neufs et d'occasion
- Les vélos adaptés pour personne en situation de handicap

Les vélos éligibles peuvent être neufs ou d'occasion à condition qu'ils soient revendus par un vélociste agréé.

Un accessoire complémentaire à l'achat d'un vélo est éligible au versement de l'aide à l'achat, il s'agit d'un cadenas. Ce cadenas doit être de type U ou pliant (mètre de menuisier). Il faudra que le cadenas soit présenté sur la même facture que celle relative au vélo.

Tous les vélos neufs et d'occasion subventionnés devront être marqués en conformité avec la loi d'orientation des mobilités.

Ne sont pas concernés par le dispositif les vélos dit sportifs de type « vélo tout terrain » et « vélo de course », les VAE et VAE CARGO (neuf ou occasion) utilisant une batterie au plomb ni les speedbike ou autre vélo pouvant dépasser les 25Km/h.

Les personnes éligibles

L'ensemble des habitants de plus de 18 ans du territoire du SMMAG (Grésivaudan et Métropole) seront éligibles au dispositif SMMAG, sous condition de ressources, avec une aide supplémentaire de Grenoble Alpes Métropole pour les habitants de la Métropole.

Les personnes en situation de handicap sont également éligibles sans conditions de ressources.

L'aide sera limitée à une aide par personne pour les vélos musculaires et vélos à assistance électrique sur la durée du dispositif qui sera déployé sur 3 années de 2023 à 2025.

L'aide pour les vélocargos sera limitée à une aide par foyer sur la durée du dispositif.

Le parcours usager

Le parcours usager-type serait le suivant :

- L'usager demande un devis chez un vélociste agréé par le dispositif et le transmet avec les pièces justificatives à la SPL MTAG (soit par voie électronique soit lors de permanences)
- La SPL MTAG dispose de 14 jours glissants pour analyser les pièces transmises et émettre un bon d'achat correspondant au type de vélo souhaité
- L'usager réalise l'achat de son vélo avec une réduction du montant de la valeur du bon émis
- Le vélociste transmet par voie électronique la facture du vélo avec la remise ainsi que le bon à la SPL MTAG qui effectue un nouveau contrôle et valide. Puis le vélociste se fait rembourser les bons validés par le SMMAG et le cas échéant la Métropole.

Le montant des aides

Dans un souci d'équité sociale il est proposé de lier le montant d'aide aux revenus en utilisant le RFRPP (revenu fiscal de référence par part) avec des seuils identique aux aides d'Etat en vigueur, à 6300€ et 13489€ par an en rajoutant une tranche supplémentaire pour les revenus intermédiaire à

21690€ par an.

Les aides proposées concerneraient les trois premières tranches de RFRPP qui se répartissent ainsi en nombre de ménages:

- sur le territoire de la Métropole:
 - 17% des ménages ont un RFRPP inférieur à 6300€/an
 - 26% des ménages ont un RFRPP inférieur à de 6300€ à 13489€ /an
 - 30% des ménages ont un RFRPP inférieur à de 13489€ à 21690€/an
- sur le territoire du Grésivaudan:
 - 9% des ménages ont un RFRPP inférieur à inférieur à 6300€/an
 - 23% des ménages ont un RFRPP inférieur à de 6300€ à 13489€ /an
 - 34% des ménages ont un RFRPP inférieur à de 13489€ à 21690€/an

Le principe proposé est que le montant de l'aide Métropole soit équivalent à 50% de l'aide portée par le SMMAG. Les aides de la Métropole et du SMMAG étant cumulables avec les aides de l'Etat en vigueur.

Le montant détaillé des aides est indiqué dans le règlement d'attribution en annexe à la présente délibération.

Il est à noter que les aides du SMMAG et métropolitaines, pour les plus modestes, sont susceptibles d'être révisées à la hausse pour réduire encore davantage le reste à charge des ménages. Une orientation qui implique néanmoins que l'Etat éclaircisse les modalités de ses aides, en l'occurrence qu'il précise si les aides nationales sont calculées avant ou après déduction des aides locales. En effet, une revalorisation de nos aides devra, le cas échéant, s'effectuer au bénéfice des usagers et non amoindrir les aides de l'Etat. Le SMMAG et la Métropole ont interpellé l'Etat à ce propos. La réflexion se poursuit donc pour ajuster et améliorer le dispositif (bonus pour les ménages dont le lieu de résidence et le lieu de travail sont éloignés, bonus pour les pratiques intermodales, etc. à étudier) réflexion qui conduira à la mise en œuvre d'un groupe de travail et de suivi, transparent, concernant les aides distribuées et, le cas échéant, l'ajustement du dispositif ».

Budget et durée du dispositif

La mise en place du dispositif d'aide interviendrait au printemps 2023 après une période de construction du dispositif et conventionnement avec les velocistes du territoire. Un dispositif étoffé de suivi et d'évaluation sera également déployé permettant d'adapter le dispositif le cas échéant.

En se basant sur les résultats obtenus dans d'autres territoires, il est envisagé un estimatif annuel de distribution de 4 300 aides en vitesse de croisière, pour un budget de l'ordre de 800 000€ pour le SMMAG sur la période de déploiement du dispositif (2023-25) correspondant à la mise en place progressive de la zone à faible émission.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 10 novembre 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide de mettre en place un dispositif d'aide à l'achat vélo pour la période 2023- 2025, étant précisé que ces aides sont cumulables avec les aides de l'Etat actuellement en vigueur;
- Décide d'approuver le règlement d'attribution des aides annexé à la présente délibération,
- Délibèrera un bilan annuel du dispositif et les adaptations nécessaires le cas échéant
- Décide de consulter la SPL M-TAG pour le portage du dispositif.

16 voix pour :

Grenoble-Alpes Métropole : 13 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Amendement proposé par l'exécutif :

Dans le corps de la délibération, en page 4, ajouter à la suite du dernier paragraphe consacré au montant des aides :

« Il est à noter que les aides du SMMAG et métropolitaines, pour les plus modestes, sont susceptibles d'être révisées à la hausse pour réduire encore davantage le reste à charge des ménages. Une orientation qui implique néanmoins que l'Etat éclaire les modalités de ses aides, en l'occurrence qu'il précise si les aides nationales sont calculées avant ou après déduction des aides locales. En effet, une revalorisation de nos aides devra, le cas échéant, s'effectuer au bénéfice des usagers et non amoindrir les aides de l'Etat. Le SMMAG et la Métropole ont interpellé l'Etat à ce propos. La réflexion se poursuit donc pour ajuster et améliorer le dispositif (bonus pour les ménages dont le lieu de résidence et le lieu de travail sont éloignés, bonus pour les pratiques intermodales, etc. à étudier) réflexion qui conduira à la mise en œuvre d'un groupe de travail et de suivi, transpartisan, concernant les aides distribuées et, le cas échéant, l'ajustement du dispositif ».

Sur l'amendement

16 voix pour :

Grenoble-Alpes Métropole : 13 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité

Multimobilités

Rapporteur : Laetitia RABIH

- **Délibération n°18 - Mobilités urbaines - Pass Mobilités - Autorisation au président de signer le marché de prestations d'assistance, de maintenance et d'hébergement relatifs au dispositif Pass'Mobilités**

2DL220145

Monsieur le Président Sylvain Laval : Nous en revenons à la délibération relative aux multi-mobilités, avec une autorisation de signer un marché d'assistance, de maintenance et d'hébergement relatif aux PassMobilité la qualité. La parole est à la vice-présidente Laetitia Rabih.

01:45:34

Mme Laetitia Rabih: Merci, Monsieur le Président. Ce dispositif PassMobilité, qui est un dispositif de management de notre mobilité permet, comme vous le savez tous, de fédérer l'ensemble des outils d'information et de distribution des services de mobilité de nos territoires sur une seule et unique plateforme. Il y a eu une première version de l'application qui avait été mise en place en septembre 2021 et qui intégrait notamment la possibilité pour l'utilisateur, de voyager sur les lignes plus, d'accéder au parking de Parc Game et de réserver un véhicule Citiz. Une nouvelle version est

déployée depuis septembre 2022 sous le nom donc de l'appli M. elle est accessible sur les bibliothèques d'applications, aussi bien de Google et d'Apple, ce qui est nouveau. À cette occasion, la nouvelle application a fusionné avec l'application M. Information Voyageurs ex métro vélo Mobilité. Avec cette fusion, les utilisateurs disposent maintenant de la nouvelle application sur leur mobile. Il y a une prochaine et sans doute dernière étape prévue le premier trimestre 2023, qui consistera à intégrer à l'application et l'achat et la validation des titres de transport M TAG et donc M2GO. Pour la conception de l'application, le SMMAG avait contractualisé en 2019 avec la société Worldline sous la forme d'un partenariat d'innovation qui intégrait une phase R&D recherche et développement. C'est un marché qui avait une durée de quatre ans qui s'élevait à 2 076 641,34 d'euros hors taxe. La plateforme développée par Worldline intègre la gestion des comptes utilisateur, la connexion avec les systèmes des différents opérateurs de mobilité, un module de facturation unifié. Tout ceci a été mis en service à l'automne 2021, au terme de cette période de garantie d'un an. La mission de Worldline pour les prestations de maintenance et d'hébergement de la plateforme arrive à son terme et il était nécessaire de lancer une consultation pour ses prestations de maintenance et d'hébergement. Le SMMAG souhaite par ailleurs être accompagné par un prestataire en capacité de poursuivre les évolutions décidées par les élus du SMMAG sur le PassMobilité. Nous vous demandons, après effectivement consultation déroulée avec une procédure de négociation soumise aux différentes dispositions du code de la commande publique, d'autoriser le Président à signer l'accord-cadre relatif aux prestations d'assistance, de maintenance et d'hébergement avec la société Worldline, pour un montant de 96 600 € hors taxes pour la partie globale et forfaitaire, et une partie à bon de commande qui vient la compléter avec un minimum de 50 mille euros par an hors taxes et un maximum de 650 mille euros hors taxes par an.

01:48:54

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci. Monsieur Escaron a demandé la parole.

01:48:57

Monsieur Dominique Escaron: Merci Président. Juste pour rappeler, je pense qu'on en a déjà dit un mot ici sur l'ensemble de dispositifs numériques, ce que Laetitia nous explique c'est la cible, mais on en est très loin. Le marché qu'on passe, on le passe dans de très mauvaises conditions de mon point de vue, c'est-à-dire que l'on est toujours avec les mêmes entreprises, on n'a pas de concurrence réelle sur ce type de marchés, on a une performance du rendu de ces applications qui n'est pas satisfaisante pour l'utilisateur. On a un ensemble numérique, car je sais que ce sont des sujets difficiles, mais on a un ensemble numérique qui n'est quand même pas satisfaisant. Moi je n'ai pas le montant global, mais je pense qu'on a déjà dépensé plus de 10 millions d'euros sur ces chapitres numériques et je n'ai pas l'impression aujourd'hui qu'on est en train de redresser la barre, prendre le contrôle réellement de nos applications. On est dans des situations contraintes, un petit peu obligées, vis-à-vis des entreprises qui vous tiennent. C'est une situation, moi je pense, sur laquelle il faut que notre assemblée soit informée, parfaitement consciente de la situation dans laquelle on est. Les marchés qu'on passe actuellement ne vont pas forcément résoudre quoi que ce soit, moi je tire une sonnette d'alarme sur ce sujet-là.

01:50:37

M. Dominique Escaron: Monsieur Escaron, merci. Madame la vice-présidente.

01:50:40

Mme. la vice-présidente Laetitia Rabih: Oui, j'appelais Monsieur Escaron. Je vous remercie effectivement de la vigilance que vous exercez et notamment de votre présence soutenue à la commission d'appel d'offres de notre comité syndical. Ce que vous dites est à la fois juste et à la fois nous fait regarder le verre finalement à moitié vide. Si nous avons décidé de prendre un PassMobilité et ses services associés directement sur une étagère comme nous aurions pu le faire, nous n'aurions pas forcément dépensé moins. C'est ce qu'on a pu s'apercevoir lorsqu'on compare les différents produits existants choisis par différentes autorités organisatrices mobilités ou différentes collectivités. Ça, c'est une première chose. Nous ne sommes pas à 10 millions d'euros, mais quasiment à 6 millions d'euros sur cette plateforme PassMobilité qui avait été initiée en 2018. Cette plateforme numérique qui assure l'information, la promotion et la distribution de différents services permet également de nous rendre propriétaires de l'ensemble des données et c'était cette orientation qui avait prévalu pour avoir effectivement un marché R&D qui nous accompagne et qu'on puisse ensuite permettre d'avoir un MAS qui réponde non seulement à des besoins, mais également à des évolutions dont nous serions en maîtrise. Finalement c'était ça le projet et ça l'est toujours. Sur la difficulté que vous semblez décrire en disant que le service ne serait pas à la hauteur des espérances qu'on y met, je ne le partage pas. On a eu une migration extrêmement importante depuis la fusion des applications. L'appli EMS aujourd'hui est consultée par plus d'un millier d'utilisateurs. On arrive effectivement à avoir une multitude de services. C'est vrai que ce qui nous manque aujourd'hui et où on sera très attentif, c'est que d'ici le printemps nous puissions enfin intégrer la brique des transports en commun

qui est finalement la brique qui nous manque le plus et qui est également la demande la plus importante de la part des usagers. Il y a eu des retards certains puisque nous devions lancer le produit du PassMobilité à l'automne. Nous le lancerons ce printemps. Tout ceci est dû à des carences de l'entreprise que nous avons notées. Il s'agit principalement d'arrêts maladie successifs et nous sommes dans un lotissement qui est compliqué. Nous avons un opérateur avec lequel nous travaillons. Il est vrai que le marché est un peu captif. Tout cela, ce sont des choses que vous avez raison de pointer. En revanche, l'outil demeure performant, très attendu, c'est l'un des outils majeurs également d'accompagnement, on dira de la ZFE puisqu'il permettra, depuis une application, d'avoir accès à l'ensemble du bouquet de services de la Multimobilité sur l'ensemble de nos territoires. Je suis d'accord avec vous, beaucoup de vigilance. Je vais rappeler également aux services de réellement travailler en toute proximité et puis d'appliquer le cas échéant, des pénalités à l'entreprise parce que nous avons bien sûr l'obligation de réussir pour ce lancement au printemps.

01:54: *Monsieur le Président Sylvain Laval* : Merci. Monsieur Bernigaud.

01:54:54

M. François Bernigaud: Oui, je crois que Dominique fait un tableau assez sombre du sujet et il n'y a pas qu'un aspect sombre. Je voudrais, de mon côté, mettre en avant les aspects beaucoup plus brillants et positifs de ce projet. Ce que tu dis Dominique, par rapport à la manière dont les marchés se passent, on est là sur une histoire de 25 à 30 ans. On est dans un domaine où effectivement, d'une part les billettiques d'autre part les grands groupes d'opérations Transdev Keolis et RATP EDF ont un peu pris le pouvoir. Ils n'ont pas peur du fort au faible qui est en défaveur des collectivités. Sur ce projet-là, on a commencé à redresser la barre. La collectivité a commencé à réaffirmer son autorité vis-à-vis des fournisseurs, vis-à-vis des candidats à la compétition pour être les opérateurs du PassMobilité, étant la déclinaison grenobloise du MAS. On a au contraire un projet qui est innovant sur les formes et sur son objet. Ça se matérialise par des choses qui sont peut-être un peu difficiles à appréhender par certains, mais par exemple, la propriété des données a été affirmée, c'est la collectivité qui est propriétaire des données ce qui ne fait pas plaisir à un certain nombre d'acteurs du marché. L'accès au code a été garanti, alors on n'est pas encore complètement dans une licence de logiciel libre, mais on a demandé l'accès au code. Ça veut dire que les algorithmes sont vérifiables. C'est quand même un aspect de respect des libertés. Je terminerai en disant c'est vrai qu'on avance difficilement, mais ce n'est pas quand on est à un mètre de la ligne d'arrivée qu'il faut remettre en question le projet dans son ensemble. Moi je propose de ne pas passer trop de temps à raconter l'histoire, mais vraiment de se tourner vers ces grandes potentialités que nous offre le PassMobilité. C'est le début de quelque chose, ce n'est pas la fin.

01:57:10

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci. Monsieur Escaron.

01:57:13

M. Dominique Escaron: Vous avez raison, je ne vais pas aller plus loin. Je tiens quand même à vous dire que la dernière grande déclaration qui est faite, qui est magnifique et qui complète le travail tableau, moi j'ai juste envie de parler d'utilisateur. Ils ne sont pas très intéressés à savoir qui est propriétaire du code source de l'application qu'ils essayent d'utiliser. Tout ce qui les intéresse, c'est juste de pouvoir l'utiliser. Moi j'ai un peu la pression dans cette affaire, mais je n'en veux à personne dans cette salle. Ceux qui connaissent un peu la pyramide de Maslow, on a commencé, mais tout en haut de l'échelle et dans ce genre d'affaires il y a des fois il faut un peu commencer par construire une base où quelqu'un peut acheter un ticket ou aller pour faire un déplacement, acheter un ticket de dix et arriver à utiliser un ticket par un ticket. Je dis ça juste parce qu'on n'y arrive pas. Peut-être qu'il y en a d'autres dans la salle qui peuvent témoigner de certaines difficultés, mais je vous assure que pour les utilisateurs non permanents, c'est-à-dire ceux qui ont des cartes d'abonnement et qui prennent ça tous les jours, mais pour ceux que l'on doit conquérir, l'outil tel qu'il se présente ne permet pas de conquérir et peut en énerver un certain nombre, voire qui se prennent même des amendes alors qu'ils ont fait tout ce qu'ils pouvaient pour éviter que ça se passe mal. Je le souhaite, qu'on aille vers une amélioration, je suis d'accord qu'il y a plein de choses qui marchent vers effectivement un mini mot. Moi je vous alerte sur le fait quand même que pour l'utilisateur non habituel ce ne serait pas aujourd'hui satisfaisant sur le fait que la démarche générale pose quand même question. Merci de vos réponses.

01:59:10

Monsieur le Président Sylvain Laval : Monsieur Trovéro vous avez la parole.

01:59:13

M. Trovéro: Oui. Moi j'aurais tendance à dire qu'on est un petit peu au milieu du gué qu'il y a eu sur certaines applications, qui surtout de la manière dont l'utilisateur les utilise, ça répond. Par certains côtés ça répond bien à des personnes qui maîtrisent bien les outils. Par contre, ça pose des problèmes à d'autres personnes qui ne maîtrisent pas forcément les outils. Je crois qu'on a un peu cumulé les problèmes. Il y a une différence entre le fonctionnement des applications et puis la validation. Cela

veut dire qu'on a de gros soucis plutôt dans les validations actuellement où ça ne fonctionne pas toujours en temps et en heure. Il y a souvent des valideurs qui sont en vrac ou qui fonctionnent sur trois ou quatre, qui sont parfois aux stations. Je pense néanmoins que oui et puis, sur les retours que nous avons. On a cumulé les problèmes aussi avec les histoires de billettique qu'on avait. C'est toujours pareil l'exportation, ça vient d'ailleurs aussi, donc ça ne facilite pas d'avoir les approvisionnements en temps et en heure. Il y a des choses qui ne fonctionnent pas, c'est effectif. Après, sur l'achat sur étagère, c'est assez partagé. Ça avait son sens à un certain moment. Le choix n'a pas été celui-ci, mais il faut assumer le choix. Maintenant, il faut aller au bout du process et puis c'est vrai que, en tant qu'utilisateur aux coûts personnels, sur toutes les applications j'utilise mobile et je n'utilise pas les applications internes, mais je le dis franchement, mon oui répond plus à mes attentes que nos applications pour l'instant. Je le dis comme je le pense.

02:01:17

Monsieur le Président Sylvain Laval : C'est un sujet du changement de comportement, on va travailler ça.

02:01:17

M. Trovéro : Non, mais autant dire les choses. Je sais que ça fait sourire quand je dis ça, mais c'est ma réalité d'usager qui prend très souvent les transports en commun et j'ai plus vite les informations non voulues sur mes déplacements et sur mes capacités à me déplacer ou de prendre telle ou telle correspondance qu'avec une application. J'ai du mal. Peut-être que je ne maîtrise pas l'outil, mais en tous les cas j'ai du mal et je le dis assez fort. Ça ne veut pas dire que ce qu'on fait n'est pas bon. Qu'on se comprenne bien.

02:01:49

M. Trovéro : Monsieur Bejjaji vous avez demandé la parole.

02:01:52

Monsieur Bejjaji : Très vite parce le verre à moitié vide ou à moitié plein, on peut utiliser l'expression quand je me regarde, je me déssole quand je me compare parce que professionnel, je me déplace dans bien d'endroits et j'utilise les transports en commun et je pense que vraiment, à Grenoble, on n'a pas à rougir par rapport à d'autres métropoles voire Paris, parce que Paris, juste pour dire qu'ils sont en train de sortir du ticket métro papier et que ce n'est pas si évident que ça. C'est aussi très compliqué dans les applications. Je pense qu'il faut être modeste, il y a beaucoup de travail qui est fait, il ne faut pas faire des comparaisons.

02:02:38

Monsieur le Président Sylvain Laval Madame Bourdelain.

02:02:40

Mme. Vice-présidente Coralie Bourdelain : Merci. Mon intervention sera peut-être un peu plus légère. Ce matin pour venir ici, j'ai téléchargé sur le PassMobilité le grand titre Grenoble, j'ai pu venir avec et ça a très bien marché. C'est la petite précision que je voulais faire.

02:02:55

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci, Madame Bourdelain, je vous en félicite. C'est un bon retour d'usagère et pour tous ceux qui ne le savent pas, le titre dit Grand Grenoble, nous allons d'ailleurs prochainement changer de nom parce qu'il est très impropre maintenant, permet avec ce ticket de se déplacer sur l'ensemble de nos réseaux du Grésivaudan en passant par la Métropole, en venant jusqu'au Voironnais. C'est une préfiguration de ce que nous aimerions faire totalement dans quelques années, mais qui permet d'ores et déjà d'avoir un titre de transport unique et simple pour l'ensemble de nos trois composantes territoriales. Merci vraiment d'en faire la promotion ce matin, nous allons l'intégrer dans notre réforme tarifaire en cours et sur les simplifications aussi à apporter aux usagers, notamment en termes de dénomination, je pense que ça ne ferait plus de mal. Pour conclure ce débat, je donne la parole à la Vice-Présidente, Madame Rabih.

02:03:52

Vice-Présidente Mme. Rabih : Merci à ceux, effectivement qui considèrent le PassMobilité comme un outil utile et qui le sera. Merci à ceux qui pensent effectivement qu'il pourrait l'être très prochainement et nous y travaillons. Simplement pour répondre peut-être M. Trovéro, président de la M TAG, que nous attendons la migration de la brique TC et que c'est cette brique TC qui aujourd'hui rend l'outil peut-être moins facile. Je le disais dans mon propos de présentation de la délibération, les usagers sont dans cette attente et on sait bien qu'aujourd'hui c'est à ce niveau-là que les choses échappent. Je suis navrée que le président M TAG trouve davantage d'utilité à d'autres applications et j'espère que nous arriverons à le convaincre. Je pense aussi que toutes les réflexions qui ont été partagées ce matin sont fort utiles, elles offrent différents regards. Je rappelle qu'il y a un copil du PassMobilité qui se travaille, où vous êtes évidemment invités aussi si vous souhaitez y participer et où vous pourrez effectivement vérifier que les choses avancent. Je rappelle également qu'aux dernières commissions, notamment la commission mobilité, nous avons également mis à nouveau un point de situation présenté par les services et par moi-même sur les avancées, notamment la migration et la fusion qui

nous amènent au PassMobilité définitif et qui fonctionne quand même très bien. Sur la deuxième appréciation de M. Trovéro sur la maîtrise des outils numériques. Effectivement, peut-être la difficulté de la prise en main de cet outil. Je pensais que les élus de ce comité syndical l'avaient en tête, mais peut-être pas. Nous avons dans la communication globale une communication donc dite généraliste, qui lancera effectivement le produit du PassMobilité et une communication en image également qui permettra la prise en main de l'outil. Cette communication par l'image a été travaillée de manière très rapprochée, avec évidemment le SMMAG et différentes associations qui ont été fléchées soit par les SCCS ou alors des associations fléchées par la Direction du développement social de la Métropole, puisque que le PassMobilité est travaillé dans sa prise en main par à la fois les animateurs du social et nos techniciens du SMMAG. C'est donc avec les associations spécifiques sur l'éloignement du numérique qui travaillent sur l'illectronisme et qui travaillent également sur les difficultés sociales, quelles qu'elles soient, y compris leur handicap puisque le PassMobilité est également travaillé avec Andiamo comme vous le savez. C'est ainsi en fait que nous permettons au PassMobilité d'être pris en main le plus facilement possible, donc dans cette communication dédiée. Après, il y a également tout un dispositif dont nous avons convenu, qui consistera, au moment du lancement, à subventionner par le SMMAG un certain nombre d'associations de toute proximité sociale et donc aussi avec des objectifs environnementaux, notamment de lutte contre la fracture numérique, et je le redis afin que les choses soient entendues et nous, nous pouvons effectivement, et nous aurons recours à ces associations pour avoir, je dirais, des interlocuteurs, évidemment dans les quartiers prioritaires, mais pas que, sur l'ensemble des communes de nos territoires. C'est quelque chose qui est proposé pour que des associations puissent connaître le PassMobilité, puissent effectivement l'expliquer et puissent permettre, je dirais, à différents utilisateurs qui ne sont peut-être pas usagers aujourd'hui de ce type d'applications et là que ça fasse partie effectivement de leur quotidien. Quand je le dis, je pense aussi effectivement à toute l'approche et des feux, tout ce que nous travaillons autour du changement des comportements que nous appelons de nos vœux et là encore, en fait, l'utilisation de cette application est aussi dans ces finalités et dans cette destination.

02:09:04

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci beaucoup, Madame la Vice-présidente. Je vous propose donc de mettre aux voix cette délibération ou au moins de rappeler de la métropole du Grésivaudan. Y a-t-il des oppositions ? Les abstentions ? Une. C'est donc adopté. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

Initié en 2018, le projet Pass'Mobilités prévoit la mise en place d'une plateforme numérique (application & site web) assurant l'information, la promotion et la distribution des services de mobilités sur le périmètre du SMMAG.

Ce dispositif de management de la mobilité de l'aire grenobloise, permet de fédérer l'ensemble des outils d'information et de distribution des services de mobilités du territoire, sur une seule et unique plateforme.

Une première version de l'application a été mise en place en septembre 2021, avec la possibilité pour l'utilisateur de :

- voyager sur les lignes de covoiturage M covoit' Lignes+,
- accéder aux parkings en ouvrage de PARK Grenoble-Alpes Métropole,
- réserver un véhicule CITIZ,

Une nouvelle version a été déployée en septembre 2022, sous le nom « L'Appli M », accessible sur les bibliothèques d'applications de Google et d'Apple. A cette occasion, la nouvelle application a fusionné avec l'application « M Information voyageurs » (ex-Métromobilité). Avec cette fusion, les utilisateurs disposent dorénavant de la nouvelle application sur leurs mobiles. La prochaine étape prévue pour le 1^{er} trimestre 2023, consistera à intégrer à l'application l'achat et la validation des titres de transport M TAG et M TouGo.

Pour la conception de l'application, le SMMAG a contractualisé un marché en 2019 avec la société Worldline, sous la forme d'un partenariat d'innovation, intégrant une phase de recherches et développements (R&D). Ce marché d'une durée de 4 ans, s'élevait à 2 076 641,34 € HT (marché initial complété de l'avenant n°1 signé le 11 janvier 2021).

La plateforme développée par Worldline, qui intègre la gestion des comptes utilisateurs, la connexion avec les systèmes des différents opérateurs de mobilité et un module de facturation unifiée, a été mise

en service à l'automne 2021.

Au terme de la période de garantie d'un an, la mission de Worldline pour les prestations de maintenance et d'hébergement de la plate-forme arrive à son terme.

Aussi, il était nécessaire de lancer une consultation pour ces prestations de maintenance et hébergement. Par ailleurs, le SMMAG souhaite être accompagné par un prestataire en capacité de poursuivre les évolutions décidées par les élus du SMMAG sur le PASS MOBILITE.

Un cahier des charges pour une consultation correspondant à ces 2 prestations a donc été élaboré, sous forme d'accord-cadre se décomposant en une partie forfaitaire prévisionnelle estimée à 100 000 € HT par an et une partie à bons de commande (minimum 50 000 € HT/an et maximum 650 000 € HT/an).

L'accord-cadre est conclu pour une durée d'un an (12 mois) à compter de sa notification, renouvelable trois fois pour la même durée.

Un avis d'appel public à la concurrence a été publié au BOAMP le 6 avril 2022, au JOUE le 8 avril 2022, sur le profil acheteur AWS et le site internet de Grenoble-Alpes Métropole le 6 avril 2022.

Cette consultation s'est déroulée selon une procédure avec négociations soumise aux dispositions des articles L. 2124-3, R. 2124-4 et R. 2161-21 à R. 2161-23 du Code de la commande publique. Elle s'est déroulée en deux phases :

- une phase de sélection des candidatures,
- une phase de négociation avec les candidats admis à soumissionner.

13 entreprises ont téléchargé le dossier de consultation des entreprises, dont 5 pour information seulement, mais une seule entreprise a remis une candidature avant la date et l'heure limites de réception qui étaient fixées au 25 avril 2022 à 15h00: WORLDLINE - 95877 BEZONS

A l'issue de l'analyse de sa candidature, WORLDLINE a été admis à soumissionner par une décision du président du SMMAG en date du 19 mai 2022.

Le candidat a transmis son offre avant la date et l'heure limites de réception qui étaient fixées au 27 juin 2022 à 15h00. Des négociations se sont tenues le 18 juillet 2022, afin de préciser certains points de l'offre et travailler à des optimisations financières. Une 2^e phase de négociation a été engagée le 13 septembre 2022 pour poursuivre l'optimisation financière.

WORLDLINE a transmis une offre finale le 20 septembre 2022.

Au vu de l'analyse multicritères réalisée par les services du SMMAG, la commission d'appel d'offres du SMMAG réunie le 12 octobre 2022 a décidé d'attribuer l'accord-cadre relatif aux « prestations d'assistance, de maintenance et d'hébergement relatifs au dispositif Pass'Mobilités » à la société WORLDLINE (92800 PUTEAUX), dont l'offre est jugée économiquement la plus avantageuse pour le SMMAG, pour les montants suivants :

- 96 600 € HT pour la partie globale et forfaitaire (intégrant les prestations d'hébergement),
- une partie à bons de commande (minimum 50 000 € HT/an et maximum 650 000 € HT/an), pour les prestations de maintenance et d'évolutions de la plateforme.

L'accord-cadre est conclu pour une durée d'un an (12 mois) à compter de sa notification, renouvelable trois fois pour la même durée.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,

Vu la décision de la Commission d'appel d'offres du 12 octobre 2022,

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 10 novembre 2022 et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Autorise le Président à signer l'accord-cadre relatif aux « prestations d'assistance, de maintenance et d'hébergement relatifs au dispositif Pass'Mobilités » à la société WORLDLINE (92800 PUTEAUX) pour les montants suivants :
 - o 96 600 € HT pour la partie globale et forfaitaire,

- o une partie à bons de commande (minimum 50 000 € HT/an et maximum 650 000 € HT/an).

15 voix pour – 1 abstention (Dominique ESCARON)

Grenoble-Alpes Métropole : 12 voix – 1 abstention (Dominique ESCARON)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix

Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.

Rapporteur : Coralie BOURDELAIN

- **Délibération n°19 - Mobilités partagées, actives et intermodalité - Autorisation du Président à signer le marché de maîtrise d'oeuvre pour l'aménagement du pôle d'échanges multimodal de la gare de Brignoud**

2DL220153

Monsieur le Président Sylvain Laval : Délibération suivante relative aux mobilités partagées et l'intermodalité sur la signature d'un marché de maîtrise pour l'aménagement du pôle d'échange multimodal de la gare de Brignoud. La parole est à la Vice-Présidente Coralie Bourdelain.

02:09:36

Mme. Vice-présidente Coralie Bourdelain : J'improvise un peu parce qu'on vient de me dire que je devais présenter le véhicule. On en a déjà parlé souvent, donc je pense qu'il est attendu, on a délibéré le 19 mai 2022 pour le pré programme dont je ne vais pas reprendre le détail de tout ce qui va être fait, je vais simplement rappeler que le coût global de l'opération est estimé à 4 millions d'euros hors maîtrise d'ouvrage et hors acquisition foncière, que le projet va bénéficier d'une intervention de l'État à hauteur de 540 mille euros et qu'on prévoit également de conclure une subvention de la part de la région dans le cadre du contrat d'aménagement des mobilités vertes, afin de bénéficier d'une subvention qui pourrait s'élever à 900 mille euros. Étant donné la complexité de l'opération, on travaille avec SPL Isère Aménagement et donc on a lancé un appel d'offres pour recruter une maîtrise d'œuvre. Nous avons dans le cadre de la commission d'appel d'offres qui s'est réunie le 12 octobre, on a attribué le marché au groupement INGEROP FOLIA pour un montant de 196 200 € avec une mission en tranche ferme de 76 400 missions, une tranche conditionnelle de 119 800 €.

02:10:57

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci, madame la vice-présidente. Je rappelle que la gare de Brignoud ce n'est pas anodin et c'est l'une des gares terminus d'une défense aérienne qui bénéficie de très peu de maintenance et notamment la première phase dite phase Grésivaudan. Ce n'est pas une petite affaire puisque là encore, je vous dis où nous en sommes aujourd'hui ce marché nous permettra de mettre en service et de réaliser ce pôle d'échange avant même que la troisième voie que SNCF Réseau doit construire pour 2027, nous dit-on, sera en service. Il faut être plus unis, nous sommes au rendez-vous, nous portons les projets qui sont de notre responsabilité et je voulais rappeler l'importance de ce pôle à la fois sur le plan géographique puisque c'est un nœud évidemment de connexion multimodale essentielle et un flux aussi de croisement pour le Grésivaudan, mais qui sera surtout vraiment la colonne vertébrale de cette future branche du RER métropolitain, avec le terminus de lignes qui arriveront de la région de Saint-Marcellin et de Rives. Ce n'est pas une petite affaire et cela nous permet aussi de marquer des choses sur ce secteur-là dont on parle beaucoup pour son bourg en ce moment, bien sûr, mais c'est le projet Corbeil et il faut aussi que nous parlions de sa gare. C'est effectivement un sujet d'importance. Je vais mettre aux voix cette délibération en précisions à NPPV de madame Anne Gérin. Y a-t-il d'autres NPPV, au cas où des personnes siègeraient au sein des aménagements ? M. CHERAA également. Deux NPPV. Y a-t-il des oppositions ? Les abstentions ? C'est donc adopté. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

La modernisation et l'électrification de la ligne ferroviaire Valence-Grenoble-Chambéry, dite « sillon alpin sud », ont fait l'objet de plusieurs engagements de la part des partenaires concernés, avec, en juillet 2008, la signature d'un protocole d'accord partenarial associant l'Etat, la Région Rhône-Alpes, SNCF Réseau, la SNCF, les Départements de la Savoie, de l'Isère et de la Drôme, Chambéry Métropole, Grenoble-Alpes Métropole, le Pays Voironnais, la Communauté de Communes du Grésivaudan et le syndicat mixte Rovaltain. Une grande partie des opérations « sillon alpin sud » sont réalisées (raccordement à Valence TGV, électrification et mise au gabarit de la section Valence –

Moirans, électrification et de modernisation de la section Grenoble – Montmélian).

Par ailleurs, la branche nord-est de l'étoile ferroviaire grenobloise est le support du développement de la 1^{ère} phase du projet de RER ferroviaire, dont l'objectif est de renforcer la fréquence des dessertes entre Rives-Brignoud, au ¼ d'heure en période de pointe.

Le pré-programme de l'aménagement du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de Brignoud a été acté par délibération du Comité syndical du SMMAG en date du 19 mai 2022. A cette occasion, le comité syndical a également approuvé les étapes clés du calendrier prévisionnel, avec un objectif de mise en service en 2026, concomitamment aux quais et à la traversée des voies SNCF.

Pour rappel, le futur PEM de Brignoud accueillera des fonctions de mobilité, de services et d'aménagement urbain:

- aménagement du parvis devant la gare, en lien avec la gare biface et le développement urbain à proximité, notamment avec l'opération de revitalisation de territoires engagée par la commune de Villard-Bonnot ;
- réaménagement du parking existant (environ 80 places) et l'aménagement d'un parc-relais côté ouest entre Isère et gare de 120 places, intégrant 20% d'emplacements avec bornes de recharge pour véhicules électriques ;
- amélioration du confort des correspondances avec les transports collectifs urbains et périurbains ;
- aménagement des connexions piétonnes et cycles à l'échelle communale, intercommunale et au-delà (lien véloroute V63 du Léman au Rhône), le raccordement au franchissement des voies ferrées et à la liaison inter-rives modes actifs vers Crolles ;
- aménagements et équipements en faveur des mobilités alternatives à la voiture individuelle (consignes sécurisées pour le stationnement des vélos, points de covoiturage, auto-partage, taxi, dépose minute, abris bus et information voyageurs...).

À l'issue des études préalables, le coût global de l'opération a été estimé à 4 millions d'euros hors taxes, hors 162 813 € HT pour le mandat de maîtrise d'ouvrage confié par le SMMAG à Isère Aménagement et hors acquisitions foncières. Le projet bénéficie d'une subvention de l'Etat à hauteur de 540 567 € soit 14% du budget prévisionnel, dans le cadre du 4^{ème} appel à projets en faveur des projets de transports collectifs en site propre et des pôles d'échanges multimodaux. Le SMMAG prévoit par ailleurs de conclure avec la Région AURA un «Contrat d'Aménagements de Mobilités Vertes», afin de bénéficier d'une subvention qui pourrait s'élever à 900 000 €.

Du fait de l'ampleur de l'opération et des multiples interfaces avec l'environnement urbain, routier et ferroviaire existant ou en cours d'aménagement, le projet de création du PEM de Brignoud concerne et mobilise de nombreux acteurs : Etat, Région, Département, SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexions, Communauté de Communes Le Grésivaudan, Communes de Villard-Bonnot, Froges et Crolles.

Les interfaces sont nombreuses et font l'objet de la plus grande attention, notamment pour la préparation et la création du terminus ferroviaire (3^{ème} voie et franchissement) sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, suppression du passage à niveau n°27 sous maîtrise d'ouvrage départementale, liaison inter-rives modes actifs Crolles-Brignoud sous maîtrise d'ouvrage SMMAG, projets d'aménagements urbains sous maîtrise d'ouvrage communale...

Du fait de la complexité de l'opération, et des enjeux de maîtrise du calendrier en lien avec les interfaces citées précédemment, le SMMAG a confié à la SPL Isère Aménagement un mandat de maîtrise d'ouvrage, pour réaliser, en son nom, pour son compte et sous son contrôle, les études et la réalisation des travaux d'aménagement des espaces publics du pôle d'échange multimodal de Brignoud, en s'assurant du respect du programme et de l'enveloppe financière prévisionnelle.

Un appel d'offres ouvert a été lancé le 28 juillet 2022 pour recruter le recrutement d'une maîtrise d'œuvre, comportant les missions suivantes :

Missions en tranche ferme

- Études d'avant-projet et de projet
- Assistance à la passation des contrats de travaux
- Visa des études partiellement ou totalement réalisées par l'entreprise titulaire (ou les

- entreprises titulaires),
- Direction de l'exécution du (ou des) contrat(s) de travaux
- Assistance lors des opérations de réception et pendant la période de garantie de parfait achèvement
- Ordonnancement, la coordination et le pilotage du chantier

Missions complémentaires :

- MC1 : Réalisation des déclarations de projet de travaux et leur suivi
- MC2 : Définition des études complémentaires et assistance au suivi
- MC3 : Procédures administratives (loi sur l'eau, DUP, permis d'aménager, mise en compatibilité PLU)

Les offres ont été analysées par Isère Aménagement sur la base de critères de jugement pondérés comme suit :

- Valeur technique 60% avec 4 sous-critères : perception de l'opération et des objectifs du programme (10%), méthode de travail pour mener à bien la mission en réponse aux contraintes et échéances du programme et du planning (10%), Organisation de la cellule de projet en lien avec le pouvoir adjudicateur (organigramme du personnel mobilisable en fonction des différentes prestations avec leur niveau d'expertise et les compétences), moyens matériels et logiciels affectés à la mission. (20%), Chronogramme des moyens par mission et par compétences avec répartition des honoraires par cotraitants éventuels (en particulier les temps passés en études et en travaux) (20%) ;
- Valeur financière 40%.

A l'issue de l'analyse des offres, la commission d'appel d'offres du SMMAG, réunie le 12 octobre 2022, a attribué le marché au groupement INGEROP FOLIA (92 500 Rueuil Malmaison) pour un montant global de 196 200 € HT, décomposé comme suit :

- Missions en tranche ferme : 76 400 € HT
- Missions en tranches conditionnelles : 119 800 € HT.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
Vu la délibération du SMMAG du 25 mars 2021- portant la candidature au 4° AAP de l'Etat,
Vu la délibération du SMMAG du 19 mai 2022 portant sur le programme du futur PEM,
Vu la décision de la commission d'appel d'offres du 12 octobre 2022,

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du du 10 novembre 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Autorise le Président à mettre au point et à signer le marché de maîtrise d'œuvre relatif à la réalisation du pôle d'échanges multimodal de Brignoud avec le groupement INGEROP FOLIA (92 500 Rueuil Malmaison) pour un montant de global de 196 200 €HT.

16,375 voix pour – 3 NPPV

Grenoble-Alpes Métropole : 6,875 pour – 2 NPPV (Brahim CHERAA, Laurent THOVISTE)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 2,5 voix pour – 1 NPPV (Anne GERIN)

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Délégation de service public

Rapporteur : Brahim CHERAA

- **Délibération n°20 - Mobilités urbaines - Contrat de concession de service mobiliers urbains destinés à la mobilité - Autorisation au Président de signer l'avenant n°1**

2DL220137

Monsieur le Président Sylvain Laval : La délibération suivante est relative aux mobilités urbaines et aux contrats de concession de services de mobilier urbain avec un avenant numéro un, la parole est au vice-président Brahim Cheraa.

02:12:46

M. Brahim Cheraa: Merci, Monsieur le Président. Cette délibération en vue de l'avenant numéro un en contrat de concession de service du mobilier urbain contrat attribué en 2019 à l'entreprise JC Decaux pour une durée de 12 ans. Il est prévu dans ce contrat que JC Decaux verse au SMMAG un intéressement fixe de 200 mille euros annuels et une part invariable de 5,5 pour cent contre l'exploitation exclusive de ces avérés publicitaires. Il est apparu lors de l'analyse des comptes d'exploitation de 2019 et 2020, qu'un certain nombre d'abris publicitaires installés au précédent marché n'avait pas été pris dans le résultat final d'exploitation, il y a donc eu une minoration sur ces 18 premiers mois. Un certain nombre de réunions et d'échanges et de négociations ont lieu. Je tiens ici à saluer les gens qui les ont tenus les négociations et ont été âpres pour vous proposer cet avenant très positif parce qu'il permet au SMMAG un revenu, une part fixe de ces 150 mille euros supplémentaires. Sur la durée du contrat restant, donc on doublerait presque. C'est intéressant, juste un taux de rentabilité qui augmente de 0,3 pour cent, on passe à 5,8 pour cent. C'est ce qui vous êtes proposé d'approuver avec cet ajout.

02:14:51

M. Président, Sylvain: Merci Monsieur le Vice-Président. Y a-t-il des remarques sur cette délibération? Monsieur Béjjaji.

02:14:57

M. Pierre Bejjaji : Merci. Effectivement, c'est une délibération importante qui fait écho à je crois, celle au débat que nous avons eu c'était en décembre 2020 par rapport aux contrats locaux puisqu'on avait demandé à l'époque de repousser. C'est une délibération, considérant que, effectivement, il y avait nécessité de creuser un peu plus la question du chiffre d'affaires réel des groupes sur les emplacements publicitaires. On est très heureux de voir que cet immense travail a abouti, ce qu'on fait, si j'ai bien lu, je crois que c'est 3 842 000 euros de chiffre d'affaires non déclarés par Decaux qui ont été mis en lumière, ce qui n'est pas neutre. Ça montre bien qu'il faut être vigilant sur ce type de contrat et ça montre que le travail des services est important dans ce cadre-là, puisque le diable se cache toujours dans les détails. Après, sur l'utilisation de ces sommes, c'est là où c'est le verre à moitié vide. On est un peu plus réservé parce que, en fait, si on regarde finalement, parce que la négociation porte sur 50 pour cent, finalement, si on fait des calculs de 150 mille euros sur six ans, on fait 900 000 euros alors qu'on 3,8 millions, 3,6 millions fois 50 pour cent, ça ferait 1 million d'impôts. Il y a un petit décalage qui montre que la négociation aurait pu être un peu acharnée vis-à-vis de coûts, puisque c'est tout simplement le contrat. Puis après c'est sur l'utilisation en fait, des sommes, parce qu'après il y a deux choix par rapport à ces sommes supplémentaires là, pareil, qui viennent augmenter. Il y a donc plusieurs sujets, mais il y a quand même eu, je reviens aussi sur la Convention citoyenne métropolitaine, mais effectivement, la question de la pollution lumineuse et des écrans a été clairement posée par les citoyens. Une des questions qui peut être posée, c'est de dire pourquoi ne pas finalement utiliser ces sommes pour demander à Decaux de réduire le nombre d'emplacements et notamment les emplacements lumineux ? C'est la raison pour laquelle nous ne voterons pas cette délibération.

02:17:25

Bertrand Spindler: Je tenais à intervenir, notamment concernant la négociation. Je pense que c'est une très belle négociation qu'on connaît parce que les 3, 600 millions c'est sur la durée globale du contrat et sur les 3, 600 millions on a réussi à en récupérer la moitié. C'est pour cela que je tenais à saluer et à remercier les services qu'on a eu ces négociations très âpres parce que ce n'était pas évident. Je suis d'accord avec vous, il faut surveiller, mais... tous ces contrats.

02:17:59

Monsieur le Président Sylvain Laval Merci, Monsieur le Vice-Président, effectivement, je crois qu'il ne peut pas. Monsieur le président Ferrari.

02:18:04

Monsieur Christophe Ferrari: Je réagis juste à l'intervention de Pierre Bejjaji des en vous livrant ce qu'avait été mes interrogations au précédent mandat, des discussions qu'il y avait eues entre la présidence de l'époque du SMTC et Decaux. J'avais été assez perturbé moi-même finalement, du peu d'ambition à l'époque sur ce sujet-là. C'est pour cela que là, encore une fois, l'histoire, il ne faut pas toujours vouloir la réécrire. Moi je l'avais posée et ces inquiétudes et ces questionnements ne m'ont jamais quitté pour tout vous dire.

02:19:01

Monsieur le Président Sylvain Laval : Je crois qu'effectivement, il est important de rappeler le cadre

dans lequel nous inscrivons un contrat qui a été négocié effectivement en 2019, et il y a eu effectivement un certain nombre d'éléments qui ont été posés de part et d'autre. Comme tout contrat, il y a des signataires, il y a des négociateurs au moment donné. Pour rebondir sur la question, la position lumineuse, je crois que là aussi il faut être précis, il faut éclairer les usagers, il faut créer les utilisateurs, notre réseau de transports en commun, sans faire de mauvais jeu de mots. Aujourd'hui, il existe des choses sur cette question-là parce que les collectivités ont pu être exigeantes sur la question. Je rappelle, contrairement à ce qu'on peut entendre ici ou là, que les arrêts ne sont pas éclairés toute la nuit. Il y a déjà une extinction qui est opérée sur la fin du service, donc autour d'une heure du matin sur le réseau de trams, parfois un peu plus tôt sur certains arrêts de bus qui permet effectivement de couper la lumière, les panneaux d'annonces publicitaires au moment où il n'y a pas de service, en tout cas de couper les panneaux d'annonces publicitaires, qu'ils soient des panneaux fixes ou des panneaux ou des panneaux variables de type-écran numérique. Cet élément-là, a d'ores et déjà été pris en compte sur la plupart de nos supports publicitaires, donc je ne voudrais pas qu'on croie qu'on laisse allumé toute la nuit et que l'on dépense sans compter à la fois sur le plan énergétique et sur le plan financier. D'ailleurs, c'est une chose d'être vigilant sur cela. Deuxièmement, il y a aussi des réalités techniques qu'il faut rappeler ici. Je rappelle que tous ces équipements sont branchés sur le réseau d'éclairage public. C'est ainsi sur le plan technique et historique, ce sont très peu des réseaux autonomes, il y en a quelques-uns, mais il y en a peu et donc c'est surtout la responsabilité des communes que de devoir retoucher l'organisation des réseaux d'éclairage public, à savoir reprendre les armoires, déconnecter effectivement l'alimentation des éclairages de voie trams et parfois de certains arrêts de l'éclairage des rues. En lisant les propos d'un président qui nous explique dans la presse qu'il faudrait être exemplaire sur cette question, je lui renvoie à ses responsabilités à la fois en tant qu'adjoint à la question énergétique sur la commune de Grenoble qui est quand même la principale concernée en nombre d'arrêts et je tiens à le rappeler, mais aussi qu'il y a des compétences, particulièrement en cette matière, puisqu'il préside un organisme qui, je crois, opère quelque peu sur la question de l'éclairage public. Il y a donc lieu d'être un petit peu sérieux sur ces sujets-là, expliquer.... Je suis personnellement favorable à ce que ce travail technique soit engagé, mais en même temps, je suis conscient des réalités budgétaires que cela représente pour les communes. Bien sûr, tout ne se fera pas en cinq minutes, il faut phaser les investissements et le SMMAG prendra sa part aussi puisqu'il lui incombera de revoir les alimentations électriques pour déconnecter de manière autonome les arrêts ou les voies de tram. C'est un travail qui devrait nous engager, collectivement parce que c'est d'intérêt général. La maîtrise des consommations énergétiques, la maîtrise de la pollution lumineuse, je crois, nous rassemble tous et je ne voudrais pas que ça puisse ici faire l'objet de polémiques politiciennes qui, à mon sens, n'ont pas lieu d'être. Je vous propose donc de mettre aux voix cette délibération. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? Deux contre, pas d'abstention, le reste étant pour.

Exposé des motifs

En février 2019, le SMMAG a attribué à la Société d'Information Communication Mobilité (SICM) JC Decaux la concession de service mobiliers urbains destinés à la mobilité. Elle porte sur la mise à disposition, installation, maintenance, entretien et exploitation commerciale de mobiliers urbains publicitaires et non publicitaires destinés à la mobilité. Elle comprend le reconditionnement à neuf de l'ensemble des mobiliers voyageurs.

La concession a démarré le 10 juin 2019 pour 12 ans. Elle porte sur le périmètre des 49 communes de la Métropole sauf exception (prolongement de la C1 dans le Grésivaudan).

Il est prévu au contrat que :

- Le concessionnaire est autorisé à exploiter à titre exclusif les supports des mobiliers du présent contrat à des fins publicitaires. Le Concessionnaire tire sa rémunération de l'exploitation des mobiliers dans les conditions prévues au présent contrat.
- Pendant toute la durée du contrat, le concessionnaire met à disposition, assure l'installation, la maintenance et l'entretien des mobiliers. Il assume l'intégralité des risques liés à l'exploitation.
- Le concessionnaire verse au SMMAG un intéressement comprenant une part fixe minimale garantie fixée à 200 000€/an et une part variable de 5.5% de l'ensemble des produits d'exploitation de la concession.

Lors de l'analyse du premier rapport annuel et des comptes 2019 et 2020, il est apparu que le chiffre d'affaires des abris publicitaires installés dans le cadre du précédent marché et maintenus en place jusqu'à leur reconditionnement sur site, dans le cadre du nouveau contrat de concession, n'avait pas été pris en compte dans le résultat d'exploitation, minorant le résultat sur les dix-huit premiers mois

d'exécution du contrat.

En effet, le Contrat de 12 ans a été présenté sur les seuls abris rénovés avec un chiffre d'affaires de 63 629 K€ alors que le chiffre d'affaires estimé, si l'intégralité des abris avait été pris en compte (100% des abris) serait de 67 272 K€, soit une minoration du chiffre d'affaires de 3 642 K€, sur la durée du contrat.

La rentabilité contractuelle de l'offre initiale est de 5,8% sur les 12 ans de contrat. L'offre avec 100% des abris dégage une rentabilité de 8%.

Plusieurs réunions de travail sont intervenues entre les parties afin d'envisager la révision de certains éléments financiers du contrat en conformité avec l'esprit et la lettre du contrat de concession.

Les Parties sont convenues du versement d'un intéressement fixe supplémentaire pour le SMMAG de 150 K€ par an jusqu'au terme du contrat, soit 1 800 K€. Cet intéressement supplémentaire pour le SMMAG permet de rétablir le taux de rentabilité du contrat à 5,8%.

Les parties conviennent de conclure l'avenant annexé à la présente délibération au contrat de concession.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
Vu la délibération du Comité syndical en date du 22 mars 2018 approuvant le principe d'une concession de service pour la mise à disposition, l'installation, la maintenance et l'entretien de mobiliers urbains, publicitaires et non publicitaires destinés à la mobilité,
Vu la délibération du Comité syndical du 07 février 2019 approuvant le choix du concessionnaire et du contrat de concession
Vu l'avis de la CDSP du 13 octobre 2022.

Après examen de la Commission CDSP du SMMAG du 13 octobre 2022 et de la Commission Mobilités du SMMAG du 10 novembre 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve l'avenant n°1 au contrat de concession de service mobiliers urbains destinés à la mobilité tel que présenté ci-dessus et annexé à la présente délibération,
- Autorise le Président à signer l'avenant n°1 au contrat de concession de service.

14 voix pour - 2 contre (Pierre BEJAJI, Florent CHOLAT)

Grenoble-Alpes Métropole : 11 voix pour – 2 contre (Pierre BEJAJI, Florent CHOLAT)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix

Conclusions adoptées.

Délibération n°21 - Mobilités urbaines - Concession Mobiliers urbains destinés à la mobilité - Rapport annuel 2019-2021 du concessionnaire

2DL220136

Monsieur le Président Sylvain Laval : Revenons néanmoins à la délibération suivante relative aux concessions de mobilier urbain destinées à la mobilité. Cette fois-ci, c'est le rapport annuel du concessionnaire et on va parler trop exclusivement de tout ça.

M. Cheraa: Merci. Je vous rassure, j'avoue, je ne vais pas vous faire la lecture des trois rapports. Depuis 2019 c'était trop et notre concessionnaire et il se doit de nous remettre un rapport qui est composé de faits marquants. On a eu sur deux années la pandémie, les chantiers d'installation et les travaux, notamment parler de l'aide. On a la totalité des panneaux d'affichage qui sont passés en LED. Il y a eu un travail aussi sur la signalétique que je tiens à saluer avec le logo M et les pancartes

pour la multimodalité, donc la rénovation, notamment les peintures, négocier des choses un peu plus qualitatives, je pense aux boiseries notamment les bancs qui avec des lattes de bois qui sont un peu plus accueillantes, qu'est-ce que ça va être peut-être par le passé. Ils doivent par conséquent aussi nous mettre dans ce contrat les opérations de maintenance préventive et curative, gestion d'exploitation bien entendu. On a vu sur la délibération en thèse précédente et aussi l'exécution de la clause d'insertion. C'est ce qui a été fait. Le fait marquant, c'était cette analyse du premier rapport annuel des comptes de 2019-2020, ses conséquences, notamment cet abandon. Aujourd'hui, il vous est proposé de prendre acte des rapports d'activité 2019, 2020 et 2021.

02:24:19

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci, monsieur Cheraa. J'en profite aussi pour signaler une remontée que nous avons et que les évaluations ont démontrée c'est qu'il y a aussi cette question de l'éclairage le soir des arrêts et nous avons le public féminin qui nous signale son sentiment parfois d'insécurité aux arrêts et qui ne souhaite pas que forcément tout soit totalement déconnecté. Il y a donc certes un débat à avoir sur l'intensité de la publicité, on peut l'entendre, mais ce sont aussi des éléments qui permettent d'éclairer tout simplement l'espace public, notamment à proximité d'un arrêt. Je crois qu'il ne faut pas non plus que nous soyons inattentifs à cette remarque qui nous remonte des usagers le soir, parce que, à la fois c'est le droit, évidemment, et la sécurité de tous les publics que nous transportons, mais c'est aussi un élément d'attractivité pour notre réseau. Je crois que ce sont des éléments qui doivent être pris en compte dans nos réflexions. Vous voyez que ce sujet n'est pas si simple et qu'il faut bien avoir en compte l'ensemble des paramètres à prendre en compte. Je voulais profiter du rapport pour le rappeler également. Revoir cette délibération, toujours avec les délégués de la Métropole du Grésivaudan. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? En définitive, nous prenons acte de ce rapport, personne ne serait contre la prise d'acte de rapport. . Personne ne s'élève contre cette prise d'acte. Par conséquent je considère que nous avons pris acte de ce rapport.

Exposé des motifs

En février 2019, le SMMAG a attribué à la Société d'Information Communication Mobilité (SICM) JC Decaux la concession de service mobiliers urbains destinés à la mobilité. Elle porte sur la mise à disposition, installation, maintenance, entretien et exploitation commerciale de mobiliers urbains publicitaires et non publicitaires destinés à la mobilité.

Elle a démarré le 10 juin 2019 pour 12 ans. Elle porte sur le périmètre des 49 communes de la Métropole sauf exception (prolongement de la C1 dans le Grésivaudan).

Conformément à l'article 21 du contrat de concession de service, le concessionnaire adresse chaque année à l'autorité concédante, au plus tard le 1^{er} juin de l'année N+1, un rapport comportant notamment les différents mobiliers implantés, les opérations de maintenance préventive et curative réalisées, le compte d'exploitation de l'année N, le compte-rendu de la clause d'insertion, le rapport sur l'innovation ainsi que le compte de résultat, le bilan et les annexes de la société certifiés par un commissaire aux comptes.

La Société SICM JC Decaux a rendu ses rapports annuels selon le calendrier suivant :

- Rapport 2019 : le 22 juillet 2020
- Rapport 2020 : le 15 juin 2021
- Rapport 2021 : le 15 juillet 2022

Les rapports annuels transmis par le concessionnaire sont joints en annexe. Ils sont composés des éléments suivants :

- Faits marquants de l'année
- Chantiers et installations
- La liste des mobiliers implantés sur le territoire
- Opérations de maintenance préventive et curative réalisées
- Compte d'exploitation de l'année
- Compte-rendu de l'exécution de la clause d'insertion

Lors de l'analyse du premier rapport annuel et des comptes 2019 et 2020, il est apparu que le chiffre d'affaires des abris publicitaires installés dans le cadre du précédent marché et maintenus en place jusqu'à leur reconditionnement sur site, dans le cadre du nouveau contrat de concession, n'avait pas été pris en compte dans le résultat d'exploitation, minorant le résultat sur les dix-huit premiers mois

d'exécution du contrat.

Plusieurs réunions de travail sont intervenues entre les parties afin d'envisager la révision de certains éléments financiers du contrat en conformité avec l'esprit et la lettre du contrat de concession. Les Parties sont convenues du versement d'un intéressement fixe supplémentaire pour le SMMAG. Un avenant conclu en ce sens entre les parties est soumis, ce jour, au vote du Comité syndical.

La régularisation intervenue dans le cadre de cet avenant permet dorénavant de prendre acte de l'ensemble des rapports annuels de 2019 à 2022.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,

Vu la délibération du Comité syndical en date du 22 mars 2018 approuvant le principe d'une concession de service pour la mise à disposition, l'installation, la maintenance et l'entretien de mobiliers urbains, publicitaires et non publicitaires destinés à la mobilité,

Vu la délibération du Comité syndical du 07 février 2019 approuvant le choix du concessionnaire et du contrat de concession

Vu l'avis de la CCSPL du 04 février 2021

Vu l'avis de la CCSPL du 11 octobre 2022

Après examen de la Commission CCSPL du SMMAG du 11 octobre 2022, et de la Commission Mobilités du SMMAG du 10 novembre 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Prend acte des rapports d'activité 2019-2020-2021 de la SICM JC Decaux, concessionnaire en charge de la concession de service mobiliers urbains destinés à la mobilité.

Il est pris acte du rapport.

Rapporteur : Coralie BOURDELAIN

- **Délibération n°22 - Mobilités urbaines - Convention de délégation relative à l'organisation du service de transport scolaire pour les communes du Grésivaudan**

2DL220154

Monsieur le Président Sylvain Laval : Délibération suivante Convention de délégation relative à l'organisation du service de transport scolaire pour les communes du Grésivaudan. La parole est à madame Bourdelain.

02:26:20

Mme. Vice-présidente Coralie Bourdelain : Cette délibération concerne effectivement des délégations pour l'organisation du service de transport scolaire sur trois communes du Grésivaudan Le Champs-Près-Froges Saint Martin d'Uriage et le plateau des Petites Roches. Sachant que ce sont des conventions qui sont arrivées à échéance et que l'on reconduit pour le moment l'identique. Il est proposé pour la rentrée scolaire 2022-2023 d'un nouveau délégué. Ces services aux trois communes vont avec une participation concernant la commune de Champs-Près-Froges à 100 % du prix, soit 27 500 €. Cela marque un voyage de participation également à 100 % pour un montant de 82 000 euros et du plateau des Petites Roches, une participation à 100 pour cent du prix de fonctionnement pour le premier service et 50 pour cent pour le prix de fonctionnement du deuxième service, environ 27 500 €. Je précise que pour les communes de la métropole, il y a un travail de convergence qui est fait et qui sera bien évidemment présenté prochainement.

02:27:19

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci beaucoup. Y a-t-il des demandes d'intervention ? Je n'en vois pas. Je propose donc de mettre aux voix avec les délégués de la métropole du Grésivaudan. Pas d'opposition, pas d'abstention. C'est donc adopté. Merci beaucoup.

Exposé des motifs

De par ses statuts, le SMMAG est l'autorité compétente pour l'organisation des transports scolaires à

l'intérieur du périmètre des transports urbains de son territoire.

Le SMMAG, par délibération en date du 12 novembre 2020 a délégué pour une durée de un an reconductible une fois cette compétence à trois communes du Grésivaudan :

- Le Champ-Près-Frogès,
- Saint-Martin d'Uriage,
- Le Plateau des Petites Roches.

Dans le cadre de cette délégation, le SMMAG verse aux communes une participation financière pour la mise en place de ces services de transports scolaires.

Il est proposé pour la rentrée scolaire 2022-2023 de déléguer à nouveau ces services de transport scolaires aux communes de Le Champs-Près-Frogès, Saint-Martin d'Uriage et Le Plateau des Petites Roches avec les mêmes conditions de prise en charge que pour les années scolaires précédentes, à savoir :

- Pour la commune de Champs-Près-Frogès : participation à 100% du prix de fonctionnement soit environ 27 500€ ;
- Pour la commune de Saint-Martin d'Uriage : participation à 100% du prix de fonctionnement soit environ 82 000€ ;
- Pour la commune de Le Plateau des Petites Roches : participation à 100% du prix de fonctionnement pour le 1er service et à 50% du prix de fonctionnement pour le 2ème, soit environ 27 500€.

Les services réalisés pour les activités périscolaires ou de – de 3 km, ne rentrent pas dans le cadre du financement par le SMMAG.

La convention est signée pour une durée de 2 ans avec possibilité de la reconduire 1 fois de façon expresse.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
Vu la délibération du SMMAG du 12 novembre 2020 déléguant aux communes concernées du Grésivaudan la compétence de l'organisation du transport scolaire,

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 10 novembre 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve les termes de la convention type de délégation d'organisation relative à l'exécution de services de transports scolaires pour les communes du Grésivaudan,
- Autorise le Président à signer les conventions avec les communes concernées et les reconduire de façon expresse.

16 voix pour :

Grenoble-Alpes Métropole : 13 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Politique de déplacements

Rapporteur : Coralie BOURDELAIN

- **Délibération n°23 - Mobilités urbaines - Tarif kilométrique des bourses d'approche et de transport pour l'année 202-2023 sur le territoire de Grenoble Alpes Métropole**

Monsieur le Président Sylvain Laval Je vous propose de rester sur un sujet similaire et d'examiner la délibération relative aux tarifs kilométriques des bourses d'approche et de transport pour l'année 2022-2023 sur le territoire de Gardanne Métropole, nous en aurons ensuite fini avec les délibérations portées par Madame Bourdelain Encore une 1h.

02:27:50

Mme. Vice-présidente Coralie Bourdelain: Je suis désolée. Concernant le tarif kilométrique du bus, l'approche pour l'année 2022-2023 sur la métropole, on accorde sous certaines conditions des bourses d'approche pour les endroits où il n'y a pas de proposition de transports scolaires. Pour l'année 2021-2022, ce coût était un 0,21 € du kilomètre et il va passer à 0,22 € du kilomètre pour l'année 2022-2023. Une petite précision puisqu'on avait eu la question en commission Mobilités. Pour l'année 2021-2022, il a été attribué 13 bourses et pour cette année en cours, on en est à cinq pour le moment. Sachant que les dossiers ne seront plus qu'en avril, donc on peut encore recevoir des demandes.

02:28:45

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci beaucoup. Je vais vous proposer enfin une demande de prise de parole, de mettre aux voix, toujours sous les mêmes modalités, cette délibération avec des oppositions, des abstentions ? C'est donc adopté. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

Le SMMAG accorde, sous certaines conditions, des bourses d'approche ou de transport scolaire aux familles. Un travail d'harmonisation se poursuit entre le Grésivaudan et la Métropole Grenobloise. Cependant pour l'année scolaire en cours il y a lieu de prendre une délibération spécifique fixant l'indemnité kilométrique pour l'année 2022-2023 sur le territoire de Grenoble Alpes Métropole.

Il s'agit d'une allocation, versée aux familles, calculée pour chaque année scolaire d'après les paramètres suivants :

- tarif kilométrique fixé annuellement par délibération ;
- nombre de jours scolaires d'ouverture des établissements ;
- distance entre le domicile et le point de montée ou l'établissement en aller/retour.

La bourse d'approche est accordée lorsque le domicile de l'élève est situé à plus de 3 km du point d'arrêt le plus proche sur une ligne de transport public et par le chemin le plus court.

La bourse de transport est accordée lorsqu'il n'existe pas de transport public permettant de rejoindre l'établissement scolaire aux horaires officiels d'entrée et de sortie. L'établissement doit être à une distance minimale de 3 km du domicile.

Le tarif kilométrique retenu pour l'année scolaire 2021-2022 était de 0,21€. La variation de prix des services et matières entrant dans le coût du transport pour l'année scolaire en cours s'établit à + 4,77% (cf annexe jointe). Compte tenu de l'évolution des indices entrant dans les coûts du transport, il est proposé un tarif kilométrique pour l'année 2022-2023 à 0,22 €, pour l'ensemble des communes de la métropole Grenobloise.

Par ailleurs, concernant le nombre de jours scolaires à considérer pour le calcul de l'allocation, il est proposé de prendre en compte les jours d'ouverture des établissements, soit :

- Etablissements ouverts 6 jours, les LMMeJVS, soit 210 jours,
- Etablissements ouverts 5 jours les LMMeJV, soit 180 jours,
- Etablissements ouverts 4 jours les LMJV, soit 143 jours.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 10 novembre 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Fixe le tarif kilométrique pour les bourses d'approche et de transport de l'année scolaire 2022-2023 à 0,22 € pour l'ensemble des communes de la métropole Grenobloise,
- Prend en compte les jours d'ouverture des établissements pour le calcul de l'allocation, soit:
 - o Etablissements ouverts 6 jours, les LMMeJVS, soit 210 jours,
 - o Etablissements ouverts 5 jours les LMMeJV, soit 180 jours,
 - o Etablissements ouverts 4 jours les LMJV, soit 143 jours.

16 voix pour :

Grenoble-Alpes Métropole : 13 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Relations avec les usagers et opérateurs de mobilité

Rapporteur : Laetitia RABIH

- **Délibération n°24 - Mobilités urbaines - Accord-cadre à bon de commandes - Conception, réalisation de la communication et reprographie, production de supports de communication du SMMAG et de sa marque commerciale M - Autorisation donnée au Président de signer le marché**

2DL220141

Monsieur le Président Sylvain Laval : Nous en revenons donc à la relation avec les usagers et les opérateurs de mobilités, avec un accord-cadre avant une commande pour la conception, réalisation de la communication et reprographie, ainsi qu'un certain nombre de supports de communication pour signer un marché. La parole est à La Vice-Présidente Laetitia Rabih.

02:29:20

Vice-Présidente Mme. Rabih: Merci. Il s'agit effectivement de vous autoriser, Président, à signer l'accord-cadre aux commandes, qui a pour objet la conception et la réalisation de la communication, la reprographie, la production de supports de communication du SMMAG et de sa marque commerciale M puisque pour valoriser l'offre de services proposée par notre syndicat, une marque grand public qui a pour vocation de fédérer l'ensemble des opérateurs de mobilité du territoire, propose donc une marque chapeau qui cohabite avec leur marque propre dont tout a été créé autour du M pour d'atteindre cet objectif de la marque M, il a été transmis à l'ensemble des opérateurs, ces derniers doivent produire autant que possible des visuels qui soient en accord avec ce document. Il y a une charte qui se retrouve notamment dans tous les documents de communication, les réseaux de transports en commun, M TAG et 2Go, le service de location et de consigne MveLo+, France ainsi que les différents services de covoiturage. Il accompagne également les employeurs du territoire autour de la démarche M Pro ou encore le volet numérique de M mobilité services. L'accord-cadre dont il est question, la délibération comporte deux lots, donc le premier lot sur la conception et la réalisation et le deuxième sur la reprographie et production de supports de communication. C'est une consultation, un bon de commande avec pour le lot un minimum de 50 mille euros hors taxes par an et un maximum de 625 mille euros par tête par an. Pour le lot, doute un minimum de 5 000 € par tête par an et un maximum de 60 mille euros hors taxe par an. L'avis d'appel public à concurrence a été transmis le 7 juillet donc au Bulletin officiel des annonces des marchés publics ainsi que O JOUE la publication, qui est habilitée donc à recevoir les annonces légales pour les publicités européennes ainsi que sur le site Internet de Grenoble Alpes Métropole. Après l'analyse multicritères, la commission d'appel d'offres du SMAG, réunie le 12 octobre, a décidé l'attribution du lot un à de The DIGITAL TAILORS, entreprise de Paris dont l'offre a été jugée économiquement la plus avantageuse pour le SMAG et pour la commission d'appel d'offres qui s'est réunie le 10 novembre 2022, le lot deux a été attribué au groupement CASA : Alpha Diffusion qui est à Saint-Martin-d'Hères et dont l'offre a également été jugée économiquement la plus avantageuse pour le SMAG. Il nous est donc demandé d'autoriser effectivement à signer ces accords-cadres pour ces deux lots et il nous reste à remercier encore les membres de la commission d'appel d'offres.

02:32:18

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci beaucoup. Est-ce que cette délibération appelle des remarques ? Je n'en vois pas. Je vous propose donc de la mettre aux voix. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? C'est donc adopté. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

La présente délibération a pour objet d'autoriser le Président à signer l'accord-cadre à bons de commande ayant pour objet la conception, réalisation de la communication et reprographie, production de supports de communication du SMMAG et de sa marque commerciale M.

Le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) élabore et met en œuvre différents types et de communication : institutionnelle, liée à la promotion des services de mobilité ou d'accompagnement au changement de comportement en matière de mobilité, à l'élaboration des projets de mobilité, de travaux, etc....

Afin de valoriser l'offre de services proposée par le SMMAG, une marque grand public ayant pour vocation de fédérer l'ensemble des opérateurs de mobilité du territoire (en proposant une marque chapeau, cohabitant avec leurs marques propres) a été créée autour du M. Afin d'atteindre cet objectif, un brandbook de la marque M a été transmis à l'ensemble des opérateurs. Les opérateurs doivent produire, autant que possible, des visuels en accord avec ce document. Cette charte se retrouve notamment dans tous les documents de communication des opérateurs de mobilité : les réseaux de transports en commun M TAG et M TouGo, le service de location et de consigne à vélo MVélo+ ainsi que les différents services de covoiturage M covoit' Lignes+, M covoit' RDV et M covoit' Pouce. Il accompagne également les employeurs du territoire autour de la démarche M'Pro, ou le volet numérique M Mobilité Services.

Afin de pouvoir mettre en œuvre sa communication et la diffuser sur le territoire, le SMMAG souhaite s'appuyer sur une agence de communication ainsi que d'un prestataire en charge de la production des différents supports de communication. Un marché de conception, réalisation de la communication et reprographie, production de supports de communication du SMMAG et de sa marque commerciale M, a été lancé à cet effet.

Cet accord-cadre est composé de 2 lots :

- Lot 1 : Conception et réalisation de la communication SMMAG et M
- Lot 2 : Reprographie et production de supports de communication SMMAG et M

La procédure relative au recrutement de prestataires pour la conception de la communication ainsi que la production de supports de communication SMMAG et M a été passée selon un appel d'offres ouvert, en application des articles L. 2124-2, R. 2124-2 1° et R. 2161-2 à R. 2161-5 du code de la commande publique.

Cette consultation concerne un accord-cadre à bons de commande avec pour le :

- Lot 1, un minimum de 50 000 euros HT/an et un maximum de 625 000 euros HT/an
- Lot 2, un minimum de 5 000 euros HT/an et un maximum de 60 000 euros HT/an

Un avis d'appel public à la concurrence a été transmis le 7 juillet 2022 :

- Au BOAMP
- Au JOUE
- Sur le site Internet de Grenoble-Alpes Métropole.

La date et l'heure limites de remise des offres étaient fixées au 1^{er} septembre 2022 à 15h00.

The Digital Tellers (75 – Paris), Hula Hoop (69 – Lyon) et Terra Publica (38 – Vienne) ont remis une offre dans les délais pour le lot 1.

Technic Color (38 Seyssins) et le groupement Kazao/Deux Ponts/Alpha Diffusion (38 – Saint Martin d'Hères) ont remis une offre dans les délais pour le lot 2.

Au vu de l'analyse multicritère, la commission d'appel d'offres du SMMAG réunie :

- le 12 octobre 2022 a décidé d'attribuer le lot 1 à The Digital Tellers (75 – Paris) dont l'offre a été jugée économiquement la plus avantageuse pour le SMMAG,
- le 10 novembre 2022 a décidé d'attribuer le lot 2 au groupement KAZAO/DEUX PONTS/ALPHA DIFFUSION (38 – Saint Martin d'Hères) dont l'offre a été jugée économiquement la plus avantageuse pour le SMMAG.

L'accord-cadre aura une durée de 12 mois à compter de sa notification. Il est reconductible 3 fois un

an de façon tacite.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
Vu la décision d'attribution de la CAO réunie le 12 octobre 2022,
Vu la décision d'attribution de la CAO réunie le 10 novembre 2022,

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 10 novembre 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Autorise le Président à mettre au point et à signer l'accord-cadre à bons de commande pour la conception, la réalisation de la communication et reprographie, production de supports de communication du SMMAG et de sa marque commerciale M, avec les entreprises suivantes :
 - o Lot 1, minimum de 50 000 euros HT/an et maximum de 625 000 euros HT/an, attribué à l'entreprise The Digital Tellers (75 – Paris).
 - o Lot 2, minimum de 5 000 euros HT/an et maximum de 60 000 euros HT/an, attribué au groupement KAZAO/DEUX PONTS/ ALPHA DIFFUSION (38 – Saint Martin d'Hères)

16 voix pour :

Grenoble-Alpes Métropole : 13 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Rapporteur : François BERNIGAUD

- **Délibération n°25 - Mobilités urbaines - Marché n° 2020-34 pour l'hébergement et l'exploitation technique du système de billettique des réseaux isérois pour le territoire du Grésivaudan - avenant de transfert - Autorisation au Président de signer l'avenant n°2 au marché**

2DL220160

Monsieur le Président Sylvain Laval : La délibération suivante est relative à un marché d'hébergement et d'exploitation technique du système de billettique et des réseaux isérois pour les territoires du Grésivaudan et un avenant de transfert. Je cède la parole à François Bernigaud.

02:32:46

M. François Bernigaud: Il s'agit tout simplement de changer le libellé des membres du groupement de ce marché suite à la fusion absorption par Orange Business et services du membre du groupement qui s'appelait précédemment Business et Décision interactive et Aulas.

02:33:10

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci beaucoup. Y a-t-il des demandes d'intervention ? Je n'en vois pas. Je propose donc de mettre aux voix cette délibération. Pas d'opposition, pas d'abstention. C'est donc adopté.

Exposé des motifs

La communauté de communes du Grésivaudan a conclu en mars 2019 un marché d'hébergement et d'exploitation technique du système billettique des réseaux Isérois pour le territoire du Grésivaudan. Ce marché a été passé par le Département de l'Isère au nom et pour le compte du groupement de commandes composé du Département de l'Isère (coordonnateur du groupement), de la Communauté d'agglomération Porte de l'Isère, de Vienne Condrieu agglomération, de la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais et de la Communauté de communes Le Grésivaudan en vertu de la convention de groupement signée le 15 janvier 2018.

Conformément à cette convention de groupement, l'exécution administrative et financière de chaque marché est à la charge de chaque membre du groupement.

L'accord-cadre a été conclu avec le groupement d'entreprises ACTOLL (mandataire du groupement)

/ Business & Decision Interactive Eolas pour une période initiale de 1 an à compter du 1^{er} juillet 2019, reconductible trois fois un an.

Suite au transfert de la compétence mobilité du Grésivaudan au SMMAG, le syndicat s'est substitué à la Communauté de communes Le Grésivaudan dans l'ensemble des contrats et conventions conclus.

Le marché objet de la présente délibération, a ainsi été transféré au SMMAG à compter du 1^{er} janvier 2020.

Par courrier du 12 septembre 2022, Business & Decision Interactive Eolas, co-traitant du marché, a informé le SMMAG de son absorption par voie de fusion-absorption par Orange Business Services SA.

Après examen des documents transmis à l'appui de la demande, les services du SMMAG proposent d'accepter le transfert des prestations du marché exécutées initialement par le co-traitant Business & Decision Interactive Eolas au profit de Orange Business Services SA.

Dans ce cadre, il est proposé au Comité syndical d'autoriser le Président à signer un avenant de transfert au marché d'hébergement et d'exploitation technique du système billettique sur le territoire du Grésivaudan. Cet avenant n°2 est sans incidence financière.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 10 novembre 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Autorise le Président à signer l'avenant de transfert (avenant n°2) au marché d'hébergement et d'exploitation technique du système billettique sur le territoire du Grésivaudan au profit de Orange Business Services SA pour les prestations du marché exécutées initialement par le co-traitant Business & Decision Interactive Eolas ainsi que tous documents se rapportant à cette affaire.

16 voix pour :

Grenoble-Alpes Métropole : 13 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Nouvelles mobilités

Rapporteur : Sylvain LAVAL

- **Délibération n°26 - Mobilités partagées, actives et intermodalité - Politique d'autopartage : Participation à l'augmentation de capital de la SCIC Alpes Autopartage**

2DL220151

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à la délibération suivante relative à l'intermodalité, à la politique d'autopartage avec la participation de l'augmentation capitale de la SCIC Alte Autopartage. Je me dois d'excuser Luc Remond, je vous propose de présenter cette délibération à laquelle je faisais allusion en début de séance, puisque, au regard de l'évolution de compétences voulues par la loi d'orientation des mobilités, la SMMAG a la compétence pleine et entière sur la question de l'auto partage. Il est donc proposé que le SMMAG porte l'ensemble de cela en reprenant les parts de la métropole. Je voudrais quand même avant tout rappeler que ce sujet est important pour l'ensemble de notre territoire, à la fois évidemment la métropole du Grésivaudan, du Pays Voironnais.

C'est un service qui est présent sur les trois territoires, donc c'est important ici de le rappeler. Nous allons faire un effort pour augmenter, dans le cadre de notre participation, le capital qui permettra ainsi d'investir plus sur les véhicules et qui pourront ainsi être portés partout et notamment sur les territoires périphériques parce que l'enjeu, il est aussi là, dans les années à venir, c'est de couvrir l'ensemble de nos territoires en gagnant en kilomètre et en montant un petit peu plus dans les hauteurs. Depuis 2016, la métropole était actionnaire à hauteur de 68 250 € et il disposait de 455 parts dans cette structure. Le SMTC, lui à l'époque avait 30 000 € pour 200 parts et nous proposons donc d'acquérir les 455 parts de métropole à leur valeur nominale unitaire de 150 €, ce qui représente un investissement de 68 250 €. Parallèlement, le SMMAG augmentera sa participation au capital en achetant 1336 parts supplémentaires d'une valeur unitaire également de 150 €, ce qui représentera un montant total de 200 250 €. Après la réalisation de ces opérations, le SMMAG détiendra ainsi 1990 parts pour un montant total de 298 500 € correspondant à 28,4 pour cent du capital social de cette société, cela occasionne l'application de mesures de principe un associé une voix. Il est précisé que le soin ne disposera toujours que d'une seule voix malgré toutes ces opérations. Nous allons continuer de développer ce service en partenariat avec le Citiz à l'échelle de notre territoire et que nous avons notamment un travail approfondi qui a été engagé du côté du Grésivaudan, notamment avec des ressources humaines affectées pour cela et qu'il est cofinancé grâce à un soutien de l'ADEME. Je tenais aussi à le rappeler ce matin et nous aurons, je pense, à l'avenir, besoin, comme nous l'avons fait un petit peu sur la question des trottinettes et vélos en libre-service, d'avoir peut-être un meilleur cadrage global entre l'ensemble de nos territoires, mais nous avons. Il faut ouvrir cette discussion avec la Métropole, le Grésivaudan et le Voironnais pour que nous ayons peut-être un dialogue commun avec City. Ensuite chaque territoire sera en mesure de déployer, mais que nous puissions coordonner le cadre des négociations. Je crois qu'on y sera tous gagnant à la fois l'opérateur, à la fois nous même les premiers, un peu des règles communes, c'est un sujet sur lequel nous allons aussi avancer dans les mois qui viennent. Voilà le contenu de cette délibération, est-ce que ça appelle des observations, monsieur Bejjaji ?

02:36:48

M. Pierre Bejjaji : C'est juste une explication de vote, non pas sur le fond ou en accord avec sa collègue sur la bête, et là on la voit venir. J'ai d'ailleurs vu Florent Cholat qui connaît bien mieux le sujet que moi, puisqu'il est aujourd'hui représentant de la métropole et bientôt du SMMAG au sein de cette ville, qu'il y siège régulièrement. L'idée c'était une abstention, non pas sur le fond, mais une extension sous forme de vigilance. Parce que, en fait, si on lit entre les lignes, il pourrait y avoir un détournement finalement, en disant, toute entreprise qui peut être éligible à ce label pourrait être opérateur. L'idée c'est alors d'être vigilant sur le fait que l'opérateur sait bien se tenir et donc Citiz, et qu'il n'y aura pas d'ouverture à la concurrence puisque qui dit label pourrait dire finalement n'importe quel opérateur qui s'intègre et qui a le label pourrait également intervenir. C'est un peu la réserve. Là, je suis la voix de Florent Cholat.

02:37:57

Monsieur le Président Sylvain Laval : Vous avez avancé un peu la délibération suivante. Je pense, monsieur Béjjaji, puisque celle-ci était relative à l'augmentation des parts dans le capital et à la reprise des parts de la métropole. Celle sur le label, c'est celle qui arrive. Vous avez anticipé le débat, on y revient tout de suite. Cette délibération relative à l'augmentation de capital, à la reprise des parts de la métropole par le SMAG. Y a-t-il là-dessus des remarques ? Je propose de la mettre aux voix en précisant NPPV de *Florent CHOLAT*, là, puisque nous venons de le désigner comme représentant au sein de cette structure. Je suis vraiment bien à vous entendre.

02:38:35

Monsieur le Président Sylvain Laval : Monsieur Remond est également interpellé. Je vais voir qui est contre ? C'est donc adopté. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

Le SMMAG mène une politique multimodale visant à promouvoir un panel d'offres de services alternatifs à la voiture individuelle (transports en commun, vélo, covoiturage, autopartage).

L'autopartage permet d'utiliser ponctuellement une voiture en libre-service sans les inconvénients liés à sa possession. Un véhicule en autopartage peut remplacer 5 à 8 voitures particulières et libère 0,9 à 3 places de stationnement (source étude 6T – Ademe).

Ce service s'est largement développé au sein de l'ex Région Rhône-Alpes ces dernières années, sous l'impulsion de la Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC) Alpes-Autopartage, qui commercialise ce service sous le nom de Citiz. L'aire grenobloise fait d'ailleurs partie des territoires historiques de

développement de l'autopartage en France.

Aujourd'hui, Citiz confirme plus que jamais son succès. Bien qu'ayant été très impacté par le confinement, elle a connu un rapide retour de ses usagers depuis le début de l'année 2022 et connaît des chiffres d'utilisation record. La société gère désormais une flotte de 170 véhicules sur le territoire du SMMAG.

Toutefois, l'autopartage reste une activité à l'équilibre économique précaire, dont le modèle est toujours très difficile à trouver en dehors des hyper centre urbains.

Aussi, afin de développer l'autopartage sur l'ensemble du territoire du SMMAG et en particulier dans le Voironnais et dans le Grésivaudan, un nouvel effort de notre syndicat est nécessaire, en particulier via une augmentation de capital, qui doit permettre d'investir dans des véhicules qui seront implantés dans des territoires en dehors du cœur de la Métropole.

La SCIC dispose aujourd'hui d'un capital de 850 000 €, répartis entre près de 524 sociétaires (particuliers, collectivités, entreprises...).

Depuis 2016 Grenoble-Alpes Métropole est actionnaire de la SCIC à hauteur de 68 250 €, correspondant à 455 parts.

En 2018, le SMTIC (devenu le SMMAG) a souhaité prendre part au capital de la SCIC Alpes Autopartage pour un montant de 30 000 € correspondant à 200 parts.

Depuis l'entrée en vigueur de la loi d'orientation des Mobilités de 2019 et le transfert de compétence de ses EPCI membres, le SMMAG est pleinement compétent en matière d'autopartage au sens de l'article L.1231-14 du code des transports.

Dans ce contexte, et afin de renforcer la lisibilité de l'action publique, il est proposé que le SMMAG acquière les 455 parts de Grenoble-Alpes Métropole à leur valeur nominale (valeur unitaire de 150 €) pour un montant total de 68 250 €.

Par ailleurs, il est aussi proposé que le SMMAG augmente sa participation au capital de Citiz en achetant 1335 parts supplémentaires d'une valeur unitaire de 150 € pour un montant total de 200 250 €.

Après réalisation de ces deux opérations, le SMMAG détiendra ainsi 1990 parts, pour un montant total de 298 500 €, correspondant à environ 28,4 % du capital social de la SCIC Alpes Autopartage.

En application du principe, un associé = une voix, il est précisé que le SMMAG ne dispose que d'une seule voix pour le vote des décisions des assemblées générales.

Enfin, pour mémoire, le SMMAG a aussi recruté une animatrice chargée de promouvoir et de développer l'autopartage dans les zones peu denses du Grésivaudan pour 3 ans. Ce poste est co-financé dans le cadre d'un partenariat avec l'ADEME.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
Vu les statuts de la SCIC Alpes Autopartage

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 10 novembre 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide d'acheter les 455 parts détenues par Grenoble Alpes Métropole dans le capital social de la SCIC Alpes Autopartage au prix unitaire de 150 € (valeur nominale) pour un montant total de 68 250 euros ;
- Autorise le Président à signer tout document relatif à cette acquisition ;

- Décide de participer à l'augmentation de capital à hauteur de 1335 parts supplémentaires au prix unitaire de 150 € (valeur nominale) pour un montant total de 200 250 € ;
- Autorise le Président à signer tout document relatif à ces acquisitions.

18,5 voix pour – 2 NPPV (Florent CHOLAT, Luc REMOND)

Grenoble-Alpes Métropole : 7,5 voix pour – 1 NPPV (Florent CHOLAT)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour – 1 NPPV (Luc REMOND)

Département de l'Isère : 5 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité

- **Délibération n°27 - Mobilités urbaines - Autopartage : Mise en place d'un label autopartage aux véhicules affectés à cette activité en fixant notamment des objectifs de réduction de la pollution et des gaz à effet de serre**

2DL220152

Monsieur le Président Sylvain Laval : La délibération suivante, qui vient d'être évoquée effectivement, est relative à la mise en place d'un label d'autopartage aux véhicules affectés et donc à l'activité dont nous parlons à l'instant. La question de ce label est relative aux caractéristiques environnementales, à la diversité de la flotte des véhicules, à la qualité du service, au maillage du territoire, à la tarification et à l'intermodalité. Effectivement, il nous paraît important que ces flottes respectent l'ensemble de ces éléments-là, particulièrement dans le contexte d'arrivée de la future zone à faible émission puis ça nous permet aussi d'avoir un certain nombre d'exigences et un dialogue plus rapproché avec cet opérateur, qui permettra également de promouvoir un certain nombre d'orientations et de pratiques sur le territoire. C'est déjà ici, j'entends vos remarques qui doivent quand même s'inscrire dans un cadre de respect des règles de concurrence le moment venu. Évidemment qu'il n'y a aucune difficulté aujourd'hui avec cet opérateur, mais en fait, on ne peut pas s'extraire totalement des règles de mise en concurrence quand elles doivent avoir lieu. Ce n'est pas un sujet pour le moment, mais c'est une question qui pourrait se poser à un moment donné, donc j'appelle quand même à la prudence sur mon expression sur ce sujet, puisqu'évidemment nous respecterons les cadres réglementaires en la matière. Je mets aux voix, donc abstention ? Deux abstentions. Monsieur Bejjaji ? Pas d'opposition ? C'est donc adopté.

Exposé des motifs

Le SMMAG a pour objectif de développer la pratique des modes alternatifs à la voiture individuelle.

Le Plan de déplacement urbain (PDU) adopté par le SMTIC (devenu le SMMAG au 1er janvier 2020) prévoit notamment via l'action 12.4 « *l'amplification du développement de l'autopartage pour les particuliers, les employeurs et les collectivités* ».

Un premier service d'autopartage a été créé à Grenoble en 2005 par l'association (loi 1901) Alpes-Autopartage. Cette association qui s'est par la suite transformée en SCIC et a pris le nom de Citélib, a finalement intégré le réseau national Citiz en 2017 en prenant le nom associé.

Depuis le 1^{er} janvier 2022, le SMMAG est pleinement compétent en matière d'autopartage sur les territoires du Pays Voironnais, de la Métropole et du Grésivaudan.

L'activité d'autopartage est aujourd'hui définie à l'article L.1231-14 du Code des transports comme : « (...) *la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée.* »

Le même article précise que « *Les autorités mentionnées à l'article L.1231-1 peuvent délivrer un label « autopartage » aux véhicules affectés à cette activité. A cet effet, elles fixent les caractéristiques techniques des véhicules au regard, notamment, des objectifs de réduction de la pollution et des gaz à effet de serre qu'elles déterminent et les conditions d'usage de ces véhicules auxquelles est subordonnée la délivrance du label.* » En application de cet article et du décret n° 2012-280 du 28 février 2012 relatif au label autopartage, modifié par le décret n° 2012-1196 du 26 octobre 2012, il vous est proposé de mettre en place un label sur le périmètre du SMMAG.

Les conditions auxquelles sont subordonnées la délivrance du label sont : les caractéristiques environnementales et la diversité de la flotte de véhicules, la qualité de service, le maillage du territoire, la tarification, le reporting et l'intermodalité.

Les flottes d'autopartage développées sur le territoire doivent être suffisamment diversifiées pour répondre à l'ensemble des usages, avec des tailles de véhicules différentes, tout en respectant les exigences environnementales en vigueur et en particulier la future ZFE qui sera mise en place sur la Métropole conformément à la loi Climat et Résilience.

Le label pose également des exigences en matière de qualité et d'accessibilité du service- afin que les véhicules soient utilisés par le plus d'usagers possible.

Enfin, il est exigé au travers du label la transmission d'indicateurs d'usage permettant au SMMAG de suivre l'activité d'autopartage sur le territoire.

Les véhicules labellisés seront identifiés sur l'espace public au moyen de vignettes apposées sur le véhicule.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
Vu l'article L.1231-14 du Code des transports

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 10 novembre 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide de mettre en place un label autopartage aux véhicules affectés à cette activité ;
- Approuve le label autopartage tel qu'annexé à la présente délibération

14 voix pour – 2 abstentions (Pierre BEJAJI, Florent CHOLAT)

Grenoble-Alpes Métropole : 11 voix pour - 2 abstentions (Pierre BEJAJI, Florent CHOLAT)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix

Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés

Rapporteur : Sylvain LAVAL

- **Note d'information - Rapport de la Chambre Régionale des Comptes sur la gestion du syndicat mixte des transports de l'agglomération grenobloise : bilan à un an**

2NI220025

Monsieur le Président Sylvain Laval Nous en avons fini avec les délibérations à proprement parler. Il nous reste un certain nombre de notes d'informations à examiner.

Le 18 Novembre 2021, la Chambre Régionale des Comptes (CRC) Auvergne-Rhône-Alpes a adressé au SMMAG son rapport définitif sur la gestion du syndicat mixte des transports de l'agglomération grenobloise pour les exercices 2014 et suivants. Ce rapport, rédigé suite à des auditions menées entre septembre 2020 et mars 2021, porte aussi sur la première année d'existence du SMMAG.

Le rapport a été porté à la connaissance du comité syndical lors de sa séance du 16 décembre 2021. Comme l'exige l'article 243-9 du Code des juridictions financières, un bilan des actions mises en place un an après la publication de ce rapport doit être communiqué à la Chambre régionale des

comptes..

Les suites données aux 4 recommandations du rapport de la CRC

La CRC avait formulé 4 recommandations dans son rapport :

Recommandation n°1 : Définir un cadre type et un processus d'adoption et de validation des avenants en matière contractuelle, avec le délégataire de l'exploitation des transports.

La Chambre estimait dans son rapport que, dans le cadre du contrat de DSP conclu entre le SMTC et la SEMITAG, le nombre des avenants (10 entre 2014 et 2020 plus un 11^{ème} avenant permettant de prolonger la durée du contrat d'un an dans l'attente de la transformation de la société en SPL) avait été trop nombreux, rendant selon elle leur lisibilité difficile pour les élus et les usagers et les empêchant d'avoir une vision d'ensemble de leur impact. Elle soulignait en outre que le cadre contractuel financier qui avait été initialement établi et qui prévoyait une diminution progressive de la contribution financière forfaitaire (CFF) n'avait pas été respecté. Elle notait ainsi qu'à la date du contrôle, la CFF avait progressé de 2,5%, soit 14M€ de contribution supplémentaire versés par le SMTC entre 2014 et fin 2020.

Il était donc demandé la mise en place d'un cadre type et d'une clarification du processus de validation des avenants.

A ce jour, le contrat d'obligation de service public (OSP) conclu entre le SMMAG et la SPL M'Tag, qui court sur la période 2022-2023, a fait l'objet d'un unique avenant, adopté par le comité syndical du SMMAG lors de sa séance du 7 juillet 2022. Il est nécessaire de rappeler que cet avenant visait essentiellement à répondre aux conséquences des événements imprévisibles intervenus lors du 1^{er} semestre du contrat, à savoir d'une part, les suites de la nouvelle vague de COVID Omicron qui a durement frappé le réseau sur les deux premiers mois de 2022, et d'autre part, les conséquences de la très forte inflation due en particulier aux conséquences du déclenchement de l'attaque de l'Ukraine par la Russie.

La nécessité d'un tel avenant était d'ailleurs une conséquence contractuelle, puisque le contrat prévoit que les deux parties engagent des négociations lorsque l'impact de la formule d'actualisation du forfait de charge dépasse les 2,5%, ce qui est largement le cas en 2022, avec, à ce jour, une évaluation de cet impact à fin d'année à hauteur des 9%.

Cet avenant vise donc essentiellement à ne pas faire supporter au SMMAG des dépenses non réalisées par M'Tag, en termes d'embauches non réalisées (970k€) et de maintenance (500k€). Il acte en outre plusieurs mesures visant à soutenir les usagers du réseau, en repoussant la hausse de tarification prévue initialement au 1^{er} semestre 2022, en actualisant les tranches de quotient familial donnant accès à la tarification solidaire, et en permettant à M'Tag de renforcer ses opérations commerciales à destination des usagers.

Le texte de l'avenant précise l'impact financier qu'il entraîne sur le contrat en termes de forfait de charge, avec une diminution de -2,2M€ pour 2022 et de 75 000€ pour 2023. Concernant les recettes, l'impact des opérations commerciales (-180k€) est bien précisé, mais celui du report de la hausse de tarif n'avait pas pu être précisément calculé. Ce point sera clarifié lors de l'adoption par le comité syndical de la grille tarifaire qui rentrera en vigueur en janvier 2023.

Concernant le suivi des modifications du contrat, un outil a été mis en place par les services du SMMAG pour répertorier dorénavant les modifications apportées par chaque avenant sur chaque thématique (ex : Offre de transport / Investissements/ Tarifs , etc...).

Lors des prochains avenants, le SMMAG veillera à mentionner encore plus clairement l'impact financier des avenants et fournira aux élus de la commission de délégation de service public et du comité syndical un récapitulatif global des modifications apportées depuis le début du contrat plus détaillé.

Recommandation n°2 : Formaliser et uniformiser les conventions de mise à disposition de personnel conclues avec les établissements publics membres du syndicat en les rédigeant

conformément au décret n 2008-580 du 18 juin 2008 relatif au régime de la mise à disposition applicable aux collectivités territoriales et aux établissements publics administratifs locaux.

La Chambre constatait que les effectifs du syndicat étaient quasi-exclusivement composés d'agents mis à disposition par la Métropole. Elle considérait les conventions actuelles comme peu lisibles, insuffisamment documentées selon elle et de ce fait les remboursements du syndicat à la Métropole peu clairs.

Il est précisé que la mise à disposition de services est réalisée conformément aux dispositions des articles L.5721-9 2ème alinéa et D.5211-16 du Code général des collectivités territoriales et que le décret N°2008-580 du 18 juin 2008, qui concerne la mise à disposition individuelle des agents, n'est pas applicable.

Pour autant, le SMMAG a pris note des remarques de la CRC et a harmonisé les conventions passées avec les établissements publics membres du syndicat qui sont délibérées annuellement après avis des comités techniques de chaque établissement.

Les conventions précisent notamment la liste des services concernés ainsi que les missions qu'ils exercent, les conditions d'emploi des agents mis à disposition et les modalités de refacturation. La refacturation aux établissements publics membres des coûts des charges de fonctionnement des services mis à disposition fait l'objet de clés de répartition budgétaires délibérées par le SMMAG et les établissements publics membres. Ces clés permettent de répartir ces charges entre les membres au regard d'une part des compétences obligatoires du syndicat et d'autre part de services utilisés (compétences facultatives).

De plus, il est précisé que le transfert des agents dont les missions relèvent à 100% des compétences du SMMAG a été envisagé mais s'est avéré juridiquement impossible ; seules les voies de droit de commun, à savoir la mise à disposition, le détachement d'agents de collectivités membres à titre individuel ou le recrutement propre, étant permises.

A ce titre, le SMMAG a engagé une démarche visant à permettre le recrutement des agents aujourd'hui mis à disposition pour 100 % de leurs missions. Ce travail nécessite au préalable de doter le SMMAG d'une architecture et d'une politique en ressources humaines ainsi que des instances nécessaires à son animation. Ce travail semble pouvoir être parachevé d'ici la fin de l'année 2023.

Recommandation n° 3 : Mettre un terme au recours à des emplois fonctionnels

La Chambre indiquait dans son rapport que la Métropole avait mis à disposition du syndicat des emplois fonctionnels et que ce processus n'était pas légal.

Cette pratique a pris fin avec la prise de poste du Directeur du SMMAG le 1^{er} mars dernier. Depuis lors, et même si la convention de mise à disposition 2022 comprend encore, dans le cadre de l'intérim de la fonction du Directeur du SMMAG, la mise à disposition du Directeur général des services de la Métropole, ce dernier n'intervient plus dans le pilotage du syndicat. La convention de mise à disposition 2023 en tiendra bien évidemment compte et actera le fait que désormais, plus aucun emploi fonctionnel n'est mis à disposition du SMMAG.

Recommandation n° 4 : Mettre fin au cumul des fonctions de membres de la commission d'appel d'offres et d'administrateurs des sociétés d'économie mixte amenées à se porter candidates, de façon récurrente, aux marchés publics que le syndicat initie.

La Chambre constatait que des membres de la CAO ou de la CDSP étaient mandataires de sociétés attributaires d'un marché public ou d'une délégation de service public, notamment la SEMITAG.

S'agissant de la CDSP, la recommandation de la chambre a été prise en compte puisqu'aucun élu administrateur de la SPL MTAG ne siège au sein de cette instance.

S'agissant de la CAO, le nombre limité d'élus du SMMAG contraint le syndicat à désigner des élus administrateurs.

Pour autant, conformément à la réglementation (article L.1524-5 alinéa 12 du Code Général des Collectivités Territoriales) et à la jurisprudence, les élus administrateurs de la SEMITAG ou de Territoire 38 et de tout autre SEM/SPL, ne siègent pas aux réunions de la CDSP ou de la CAO lorsque ces commissions sont amenées à attribuer des concessions ou marchés publics à ces sociétés.

Il est précisé qu'en début de mandat, les élus membres de la CAO et de la CDSP transmettent aux services du SMMAG une déclaration sur l'honneur dans laquelle ils déclarent les mandats qu'ils détiennent auprès d'établissements publics qui seraient susceptibles de candidater à des marchés publics ou concessions du SMMAG. Ces documents sont mis à jour par les élus en cas d'évolution de leur situation. En outre, les difficultés liées à la situation des élus administrateurs siégeant au sein de la CAO tendent à se réduire en raison de la transformation de la SEMITAG en SPL. Les marchés publics qui lui sont confiés ne faisant pas l'objet d'une attribution par la CAO.

Enfin, afin de poursuivre l'application de cette recommandation, il sera établi une fiche signalétique de l'ensemble des mandats détenus par les élus du SMMAG, ce qui permettra d'appliquer avec la plus grande rigueur, comme cela est fait aujourd'hui, les règles de prévention des conflits d'intérêt.

Autres remarques et commentaires de la Chambre

La Chambre, sans émettre de recommandations, a analysé plusieurs autres aspects de la gestion du syndicat.

Fonctionnement du syndicat

Dans son rapport, la Chambre soulignait les nettes améliorations apportées par les statuts du SMMAG par rapport à ceux du SMTC. Toutefois, elle déplorait que les délais des transferts patrimoniaux à la création du SMMAG se fassent selon des délais excessifs.

Il est précisé que le transfert de compétences au SMMAG entraîne de plein droit la mise à disposition des biens meubles et immeubles utilisés à la date du transfert pour l'exercice de cette compétence et ce dans les conditions fixées par les articles L.1321-1 à L.1321-5 du Code général des collectivités territoriales.

La formalisation de ces transferts par l'établissement des procès-verbaux est toujours en cours.

En outre, elle pointait du doigt le fait que le bureau, prévu par les statuts du SMMAG, ne s'était pas vu attribuer de délégations par le comité syndical et qu'il n'était que peu réuni. Elle soulignait la confusion entre cette instance et l'exécutif qui n'est, par nature, pas une instance.

La chambre s'interrogeait donc sur la nécessité de conserver dans les statuts l'existence de ce bureau.

Effectivement, le bureau du SMMAG s'est réuni depuis le début du présent mandat à deux reprises. Pour autant et même en l'absence de délégations d'attributions, il est avant tout une instance d'échange et de dialogue entre les élus de l'ensemble des composantes politiques du SMMAG. Il semble intéressant de le conserver comme tel.

Concernant l'organisation opérationnelle du SMMAG, la Chambre suggérait plusieurs pistes d'amélioration :

- La mise en place d'un véritable organigramme : c'est le cas depuis le mois de mai dernier
- La réalisation de comptes-rendus systématiques des comités de direction et des comités opérationnels (réunions de coordination entre les équipes du SMMAG et les services des EPCI et du Département) : c'est le cas depuis octobre 2022.

La Chambre s'étonnait aussi qu'aucune fiche de poste n'était réalisée pour les agents qui étaient mis à disposition du SMMAG à moins de 75% par les EPCI.

Ce point fait partie de la réflexion engagée en matière RH pour doter le SMMAG des personnels nécessaires à l'exercice de ses compétences. Dans ce cadre, les précisions sur le champ d'intervention des personnels maintenus dans le régime de la mise à disposition seront apportées conformément aux recommandations de la CRC.

Il est toutefois précisé que les ressources mises à disposition du SMMAG sont bien réalisées et contrôlées dans le cadre de la mise à disposition de service telles que prévues à la convention et notamment dans son annexe qui précise la nature et la quotité de travail de chaque service consacré au SMMAG.

Enfin, la Chambre déplorait par ailleurs que pour deux agents directement employés par le SMMAG, il n'existait pas de possibilité de faire appel, comme l'exige la loi, à un référent déontologue. Le SMMAG est actuellement en voie de contractualisation avec un référent déontologue et ce point devrait être rapidement réglé.

Gestion financière du syndicat

La Chambre a critiqué dans son rapport la gestion financière du syndicat sur la période 2014-2020 sur plusieurs points.

Elle souligne tout d'abord que l'endettement du syndicat n'a que très peu diminué sur la période, puisqu'il était de 677M€ au 31 décembre 2014 et de 645M€ au 31 décembre 2019, soit seulement 4,5% en moins. Surtout, alors que le montant des investissements annuels a été fortement réduit sur la période (114,5M€ en 2014, au plus bas 35,44M€ en 2017, 55,38M€ en 2019), la capacité d'autofinancement s'est considérablement dégradée, puisqu'elle est passée de 52M€ en 2014 à 13,9M€ en 2019. De fait, la capacité de désendettement a atteint des niveaux inhabituels, passant de 12,9 années à 46,4 années, qui sont qualifiés par la Chambre comme « très élevés ».

La Chambre attire aussi l'attention sur le fait que, sans l'apport du Département et de la Métropole, la capacité d'autofinancement brute du syndicat serait largement négative et qu'en 2025, à l'échéance de l'accord passé en 2015 par les deux parties, le syndicat sera en grande difficulté pour rembourser sa dette. Elle estime que les documents budgétaires du SMTC puis du SMMAG ne font pas suffisamment apparaître ce point. Elle considère que ce remboursement en capital du Département et de la Métropole est assimilé à une subvention de fonctionnement. Cela ne serait pas conforme aux règles comptables. Le SMMAG conteste cette vision des choses : les présentations respectent les règles comptables et l'apport du Département et de la Métropole est assimilé à du remboursement de dette avec un impact sur l'épargne nette mais sans aucun impact sur l'épargne brute. Si cela avait été considéré comme une subvention de fonctionnement, il y aurait eu une amélioration importante de l'épargne brute.

En outre, la Chambre estime que la qualité de la prévision budgétaire du syndicat a été pendant toute la période faible concernant la section d'investissement, avec des taux d'exécution qui, par exemple, n'ont été que de 43% et de 48% en 2017 et 2018, et qu'un effort doit être fait en la matière.

Enfin, la Chambre déplore par ailleurs que l'impact à moyen et long terme de la stratégie de rénovation du matériel roulant n'ait pas été mesuré.

Toutefois, points plus positifs, la Chambre établit, sur la période 2014-2020, que la couverture des dépenses par les recettes s'est améliorée, passant de 31,1% en 2014 à 35,15% en 2019 et que les dépenses par kilomètre sur le réseau Tag sont restées stables. La Chambre se félicite aussi que la dette soit constituée d'emprunts sains.

Sur l'ensemble de ces points, il peut être précisé les éléments suivants :

- Le SMMAG a désormais lancé les études nécessaires à la clarification des enjeux de renouvellement de son matériel roulant et en particulier de son parc de tramway. Rappelons que d'ici 2026, les 15 rames TFS de la série G4 devront être remplacées, et qu'à ce jour, il

n'est pas certain que la durée de vie des 38 rames TFS G1, G2 et G3, puissent être prolongées au-delà de 40 ans, âge que les plus anciennes des rames atteindront dès 2027. Le SMMAG a aussi lancé les études nécessaires à la transition énergétique de son réseau de bus : en effet, le parc M'Tag, au-delà de sa sortie du diesel qui sera effective en 2025, devra progressivement passer à la très faible émissions à partir 2030.

Ces évolutions ont aussi de fortes implications sur le dépôt d'Eybens, dont la rénovation est elle aussi étudiée en lien avec l'ensemble de ces sujets.

- L'endettement du SMMAG devrait avoir significativement diminué sur la période 2020-2022, puisqu'il devrait être en fin d'année 2022 de 559 M€, soit – 45 M€ par rapport à fin 2019.
- Un ensemble d'outils visant à améliorer la qualité de la prévision et de l'exécution budgétaire ont été mis en place et ce point fera désormais l'objet d'une attention particulière et renouvelée des services
- Le SMMAG a lancé une démarche sur l'évolution de sa tarification, afin d'aboutir à la convergence tarifaire sur ses deux réseaux, à renforcer les efforts faits en matière de solidarité tout en continuant à améliorer le rendement tarifaire, et ce malgré le fort impact de la crise COVID en la matière
- Enfin, la nomination prochaine d'un nouveau directeur général à la tête de la SPL M'Tag doit permettre, ce qui n'a pas été le cas jusqu'à aujourd'hui, d'enclencher une véritable réflexion sur l'optimisation des coûts de production du réseau M'Tag.

L'ensemble de ces éléments vont permettre de nourrir la démarche de programmation pluriannuelle d'investissement et de fonctionnement qui a été relancé.

Le manque de vision prospective

La Chambre jugeait dans son rapport la prospective réalisée lors du mandat 2014-2020 «lacunaire », déplorant le manque de documents programmatiques adoptés, avec en particulier une totale absence entre 2016 et 2018.

Elle indiquait aussi la nécessité de réviser le plan de déplacements urbains (PDU) adopté en 2019 du fait de l'extension géographique du syndicat, et s'étonnait qu'aucune démarche n'ait encore été lancée ni aucun calendrier annoncé.

Sur l'ensemble de ces points, il est possible de préciser qu'à ce jour, de nombreuses études prospectives sont en cours ou sur le point d'être lancées :

- Le SMMAG a lancé avec l'AURG une étude prospective afin de fournir les éléments nécessaires à la préparation du renouvellement des deux contrats M'Tag et M'Tougo. Notamment, cette étude doit poser les bases nécessaires à la création, à horizon 2024, d'un réseau unique SMMAG.
- Comme précisé ci-dessus, le SMMAG a lancé plusieurs études en parallèle afin d'intégrer dans la prospective financière l'absolue nécessité du renouvellement du patrimoine tramway et de la transition énergétique du réseau de bus vers la très faible émission
- Lors du comité syndical du 20 octobre 2022, les élus du SMMAG ont approuvé la réalisation d'une étude prospective sur la réalisation de liaisons par câble sur le territoire du Grésivaudan
- Lors du comité syndical du 17 novembre 2022, une délibération sur l'avenir du réseau de tramway sera présentée et il sera soumis aux élus le lancement d'études prospectives sur 3 nouvelles extensions du réseau
- Le SMMAG pilote la réalisation d'un schéma directeur des P+R et aires de covoiturage, avec l'appui de l'AURG. Un état des lieux exhaustif a été réalisé et des modélisations ont permis d'établir les besoins de dimensionnement des capacités de rabattement à horizon 2030, tenant compte notamment de la mise en place de la Zone à Faible Emission. Les grands axes d'un plan d'action en termes d'aménagement et de modalités de fonctionnement des P+R ont été validés par le comité de pilotage réuni le 5 octobre dernier, et sont en cours d'approfondissement.
- Le SMMAG a aussi lancé une grande démarche de réflexion sur la tarification de ses réseaux et sera accompagné dès début 2023 par une assistance à maîtrise d'ouvrage en la matière
- Concernant les modes doux, le SMMAG pilote en parallèle l'établissement du schéma directeur cycle sur les territoires de la Métropole et du Grésivaudan, et a lancé une consultation pour l'établissement d'un plan vélo complet sur le Grésivaudan.

Concernant plus spécifiquement le nouveau plan de mobilités sur le périmètre du Grésivaudan et de la Métropole, son lancement a été acté par une délibération du comité syndical lors de sa séance du 14 avril 2022.

La Chambre évoquait aussi dans son rapport les suites données à la charte mobilité de la grande région grenobloise. Sur ce point, force est de constater que seule la communauté de communes du Vercors a choisi de prendre la compétence mobilités, comme la loi d'orientation des mobilités (LOM) lui permettait de le faire avant le 31 mars 2021. Il revient de fait à la Région AURA, désignée par cette même LOM cheffe de file des mobilités et autorité organisatrice de fait des mobilités sur les autres territoires, de réunir le comité des partenaires et de lancer les négociations du contrat opérationnel des mobilités, ce qui à ce jour n'a pas été réalisé.

Le contrôle trop faible de la SEMITAG

Dans son rapport, la Chambre a exprimé plusieurs critiques sur la relation entre le SMTC et la SEMITAG sur la période 2014-2020, estimant tout d'abord que la procédure de passation de la délégation ayant débuté en 2014 n'avait pas permis une mise en concurrence suffisante, puis que le contrôle de la SEMITAG par le SMTC avait lui aussi été insuffisant.

Elle déplore aussi que les rapports écrits des représentants du syndicat au sein de la SEMITAG n'aient pas été présentés toutes les années et qu'il n'ait pas été réalisé de rapport d'analyse de gestion de la SEMITAG pour les années 2019 et 2020.

Sur l'ensemble de ces points, il est possible de préciser les éléments suivants démontrant un renforcement du contrôle de la SEMITAG devenue SPL M'Tag par le SMMAG :

- Lors du processus de passation du nouveau contrat d'obligation de service public entre la SPL m'Tag et le SMMAG, 12 groupes techniques thématiques (GT) ont été définis réunissant les équipes du SMMAG, de son assistant à maîtrise d'ouvrage (AMO) et de la SPL M TAG. Chacun de ces groupes de travail s'est réuni entre deux et cinq fois entre juin et octobre 2021, pour un total de 32 réunions.
- Depuis la signature du contrat, 8 nouveaux groupes thématiques ont été définis et se réunissent régulièrement pour permettre aux équipes du SMMAG et de la SPL M TAG d'échanger et de piloter la bonne application du contrat. Ainsi, depuis le début de l'année, plus de 30 réunions de ces groupes de travail ont eu lieu. A ceci s'ajoutent les comités d'arbitrage et de coordination (CDAC) qui réunissent mensuellement les équipes de direction du SMMAG et de la SPL (sept réunions se sont tenues à ce jour). Chacun des GT et des CDAC fait l'objet d'un compte-rendu archivé de manière électronique.
- Les actionnaires travaillent en outre à une charte de mise en oeuvre du contrôle analogue de la SPL M'Tag. Les services du SMMAG et de GAM proposeront prochainement un projet de charte qui sera soumis au vote de leur organe délibérant. Cette charte viendra compléter le règlement intérieur de la SPL, qui est lui aussi en cours de finalisation et qui détaille l'ensemble des dispositions permettant le contrôle effectif de la bonne gouvernance et de l'activité de la société. L'approbation de ce règlement intérieur doit être soumise prochainement aux administrateurs de la SPL.
- Il est aussi possible de préciser que les administrateurs représentant les collectivités au conseil d'administration de la SPL ont demandé à augmenter la représentation des élus administrateurs au sein de la commission d'appel d'offres de la société, afin que les collectivités actionnaires y soient mieux représentées. Ce point a été validé par le conseil d'administration du 30 août 2022. Désormais, et alors que le Président de la SPL était le seul élu présent lors des réunions de la CAO, celle-ci est aujourd'hui composée de 5 élus titulaires et de 5 élus suppléants,
- Dans le cadre de l'arrivée d'un nouveau directeur général à la SPL M'Tag, les deux actionnaires SMMAG et GAM ont aussi prévu de confier un audit à un cabinet extérieur, audit qui aura notamment pour objet de fournir les bases nécessaires à la mise en place d'une nouvelle feuille de route pour la société et de fournir des éléments utiles pour la négociation du nouveau contrat d'OSP.

Enfin, concernant le rapport écrit des représentants du syndicat au sein de la SPL M'Tag, il a été

présenté pour l'année 2021, première année de la création de la société, aux élus du SMMAG lors de la séance du comité syndical du 23 juin 2022. Il en sera évidemment de même chaque année.

Quant au rapport d'analyse de gestion, il a bien été réalisé pour 2019 et l'écriture du rapport 2021 est en cours. Seule l'année 2020 fait exception, du fait du processus de création de la SPL M'Tag. De même, ce rapport d'analyse de gestion sera bien établi chaque année.

La commande publique du syndicat

La Chambre soulignait dans son rapport une confusion entre le SMMAG et la Métropole, à l'origine d'une désorganisation importante pour les dossiers de la commande publique. Ainsi, le syndicat appliquait les règles de la Métropole (pouvoir adjudicateur), alors même que son statut en fait une entité adjudicatrice pour laquelle les règles sont plus souples.

La mise en œuvre des procédures applicables aux pouvoirs adjudicateurs par le SMMAG ne résulte pas d'une confusion avec les procédures de la Métropole mais d'une application des règles de la commande publique. Le SMMAG ne peut être qualifié d'entité adjudicatrice que lorsqu'il agit comme opérateur de réseau. Il agit comme pouvoir adjudicateur, dans tous les autres cas : les achats de vélo, le covoiturage, le marketing ... La procédure applicable est déterminée par les services de la commande publique en fonction de l'objet du marché.

La Chambre demandait en outre que le recensement des besoins et la computation des seuils soit réalisés de manière plus précise.

Un recensement annuel des besoins est effectué par le SMMAG en fin d'année N-1. Celui-ci est remis à jour chaque trimestre par type de marché, nature de prestation, montant estimé, compétence concernée, date de démarrage envisagée des prestations. La computation des seuils sur les fournitures et services récurrents pourra être mise en œuvre de façon plus automatisée via le nouveau logiciel finances au 1^{er} janvier 2023 et surtout grâce à la mise en place d'une nomenclature achat en fournitures et services en cours de déploiement

Pour terminer, la Chambre a fait plusieurs remarques sur divers dossiers de passation de contrats par le SMTC.

Il est précisé que les contrats conclus avec l'agence « Métromobilité » l'union des associations commerciales de Grenoble n'ont pas été renouvelés.

Concernant la relation contractuelle entre le SMTC et le FC Grenoble Rugby, la Chambre soulignait les très importants versements financiers réalisés en début du mandat précédent au club, avec, en 2015, un transfert financier total qu'elle indiquait à 772 000€ dont 342 000€ pour l'achat de places. Elle demandait au SMMAG de mettre fin à la passation de contrats de prestation de service avec certains clubs sportifs du territoire.

Or, sur ce sujet, le SMMAG souligne en premier lieu que les montants présentés dans le rapport de la chambre sont erronés. Le marché conclu en 2015 portait sur un montant de 84 000 euros HT.

En second lieu, il est précisé que les montants actuels consacrés à ces contrats ont largement diminué, puisqu'ils se limitent désormais, par club, à un montant maximal de 40 000€ HT, et par exemple, 30 000€ HT en 2021.

De plus, le SMMAG veille à ce que son besoin soit préalablement défini en lien avec ses compétences :

- La communication porte sur les moyens de transport en commun et les mobilités douces, en particulier les jours de matchs, le SMMAG invitait les spectateurs à privilégier largement ces moyens de transports pour se rendre au stade du fait de la forte affluence du public ;
- Les clubs identifiés sont les clubs sportifs disposant d'un statut professionnel dont le rayonnement et l'affluence générée lors des grands événements sportifs correspondent aux besoins du SMMAG en matière de communication ;
- L'utilisation des places acquises est conditionnée à la promotion de la mobilité (organisation de tables thématiques ...) ;
- Les catégories de personnes susceptibles de bénéficier des places acquises (élus dans le

cadre de leur mandat, usagers ou acteurs de la mobilité), le nombre et la catégorie d'abonnements en fonction des différents types de compétition sont définis dans les pièces du marché.

Le SMMAG, comme cela est demandé par la Chambre, communiquera régulièrement au Comité syndical la liste des bénéficiaires de ces achats de place.

Enfin, concernant la relation contractuelle avec l'AURG, la Chambre estimait qu'elle devait être clarifiée, notamment via une formalisation plus poussée des commandes. Elle précisait qu'au-delà des études prévues au programme partenarial, toute commande passée par le SMMAG à l'AURG devait faire l'objet d'un contrat respectant le code de la commande publique.

Il est précisé que toutes les commandes effectuées par le SMMAG auprès de l'AURG entrent bien dans le programme partenarial conclu et adopté par délibération. A ce jour, aucune commande n'a été passée à l'AURG en dehors du programme partenarial et à l'avenir, le SMMAG veillera à ce que toutes autres commandes qui dépasseraient le champ de ce programme soient effectuées dans le respect des règles de la commande publique.

Politique de déplacements

Rapporteur : Coralie BOURDELAIN

- **Note d'information - Mobilités partagées, actives et intermodalité - Liaison inter-rives modes actifs La Terrasse-Tencin : convention de co-maitrise d'ouvrage avec la commune de Tencin sur la rue des béalières**

2NI220020

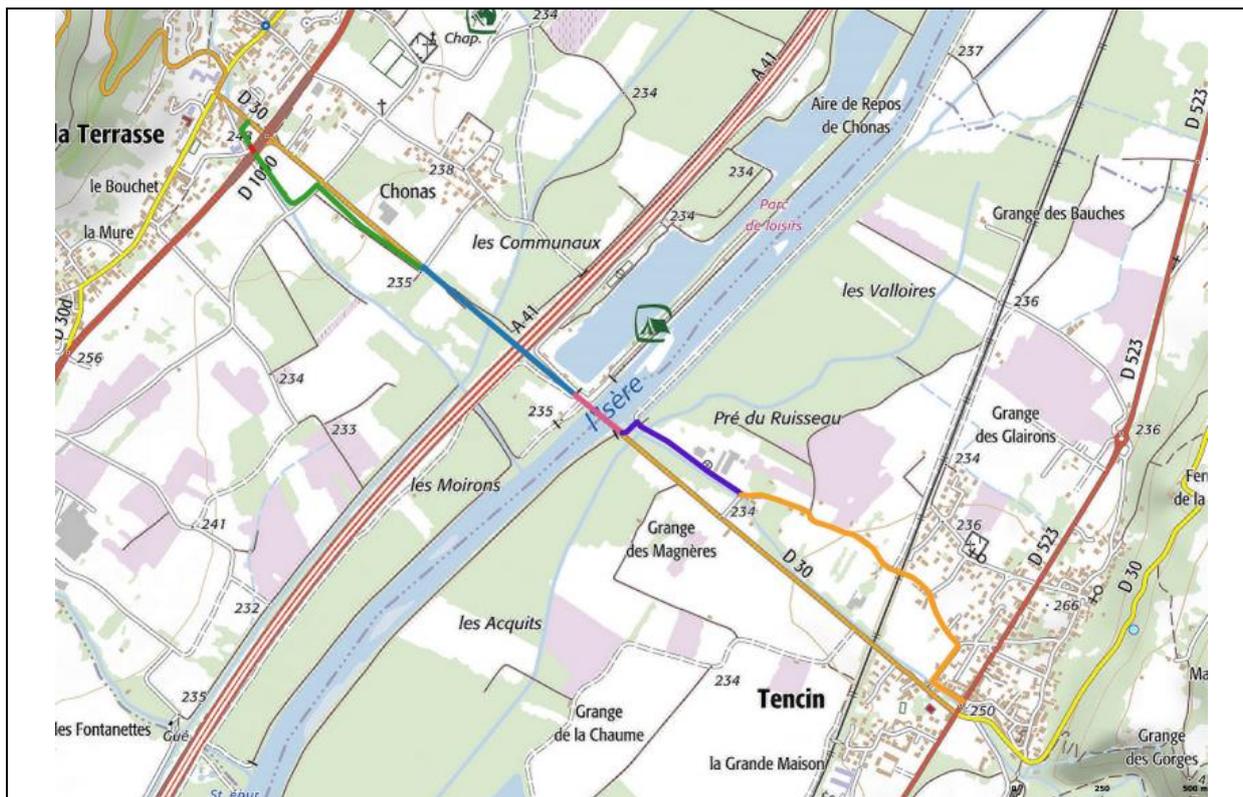
L'aménagement d'une traversée sécurisée entre La Terrasse et Tencin doit permettre de connecter la commune de Tencin (1950 habitants, 220 emplois), à la commune de La Terrasse (2500 habitants, 580 emplois), mais aussi de relier d'autres pôles structurants comme la base de loisirs de la Terrasse, équipement intercommunal majeur, la véloroute voie verte régionale (V63), et la future halte ferroviaire de Tencin.

Les enjeux de mobilité autour de cet axe sont majeurs. Les trafics relevés sur les voies d'accès à ces communes le montrent.

La route départementale 30 qui connecte Tencin à La Terrasse est une voirie très rectiligne, impliquant des vitesses relativement élevées, sur une voirie étroite (entre 5.70 et 6 mètres de large). Sur cet axe, deux ouvrages de franchissement sont existants : un au-dessus de l'A41 et l'autre sur l'Isère.

Le projet de liaison inter-rives entre ces 2 communes s'inscrit dans une réflexion visant à assurer une continuité modes actifs sécurisée. Il comprend une voie verte avec un passage souterrain sous la D1090, des aménagements sur les franchissements de l'A41 et de l'Isère, ainsi que sur certains chemins et voiries existants, avec les différents tronçons précisés ci-dessous :

- En **vert**, la voie verte ;
- En **rouge**, un passage inférieur permettant le passage sous la RD 1090 ;
- En **bleu**, des bandes cyclables bilatérales ;
- En **rose**, le basculement sur la voirie avec un alternat visuel permettant le franchissement de l'Isère ;
- En **violet**, une voie modes actifs sur le chemin de la digue ;
- En **orange**, une voirie partagée.



La mise en œuvre du projet est découpée en plusieurs phases prenant en compte les contraintes spécifiques de chacun des tronçons. Un premier aménagement a été réalisé, en co-maîtrise d'ouvrage avec la Commune de Tencin : il s'agit de l'aménagement de la rue des Béalières, à Tencin, livré dès été 2022 (cf. ci-après).

Le calendrier prévisionnel est le suivant :

- En cours : Acquisitions foncières (Commune de La Terrasse), études géotechniques, et validation de l'Avant-Projet
- Consultation des entreprises : 4ème trimestre 2022/début 2023
- Livraison 1ère phase, La Terrasse – Lac : juin 2023
- Livraison 2ème phase, du lac de la Terrasse à la rue des Béalières à Tencin : fin 2023
- Livraison 3ème phase, centre de Tencin : 2024/2025 (après les travaux communaux d'enfouissement de réseaux)

A ce jour, le coût prévisionnel de l'ensemble de ces travaux est estimé à 860 K€HT.

Cette opération bénéficie de financements :

- De l'Etat : 146 223€, appel à projets « fonds des mobilités actives - continuités cyclables » ;
- De la Commune : acquisition foncière sur La Terrasse (en cours de définition) ;
- Du Département de l'Isère : 1/3 du reste à charge SMMAG.

La rue des Béalières à Tencin :

La commune de Tencin a sollicité le SMMAG en mai 2022 sur la réfection et l'aménagement de la rue des Béalières. La voirie étant dégradée, la commune souhaitait que des travaux soient engagés sur ce tronçon dès l'été 2022. La commune de Tencin a donc proposé de mutualiser les travaux communaux et ceux du SMMAG.

Dans la programmation du SMMAG, les travaux de ce tronçon n'étaient envisagés que fin 2023. Afin de permettre leur réalisation dès cet été, il a donc été convenu avec la commune de Tencin que cette dernière assurerait la maîtrise d'ouvrage des travaux du SMMAG sur ce tronçon. Une convention de co-maîtrise d'ouvrage entre le SMMAG et la commune désignant la commune de Tencin comme maître d'ouvrage unique a été signée par le Président du SMMAG sur la base de ses délégations d'attributions.

Le coût des travaux sur la rue des Béalières est de 74 280 €HT.



Le financement de ces travaux est le suivant :

- Commune : 14 856 €HT,
- Département de l'Isère : 18 570 €HT,
- SMMAG : 40 854 €HT.

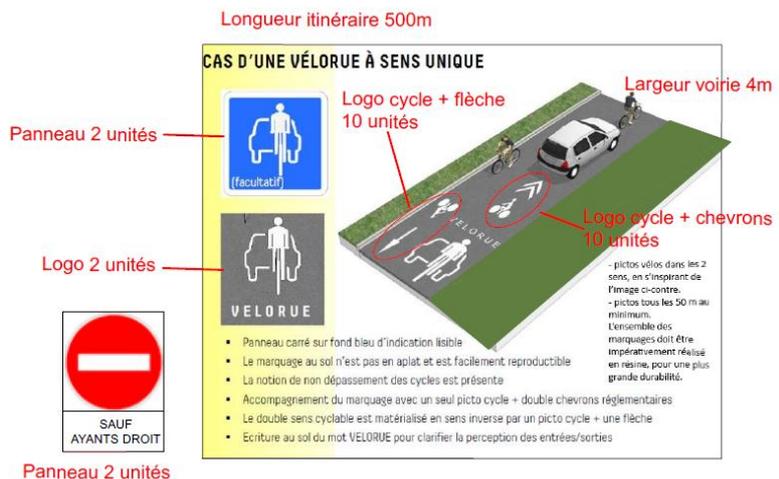
Sur ce tronçon de la liaison inter-rives, les travaux consistent en un aménagement de type vélorue à sens unique de la Terrasse vers Tencin, avec une limitation à 30 km/h.

Principe d'aménagement d'une vélorue à sens unique

Photos des aménagements réalisés rue des béalières, Tencin, en date du 6/10/22

Accès côté ouest

Accès côté est



- Note d'information - Mobilités urbaines - Les 5 minutes de l'observatoire des mobilités de l'aire grenobloise

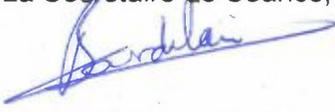
2NI220022

La séance est levée à 12h25

Le Président,


Sylvain LAVAL

La Secrétaire de Séance,


Coralie BOURDELAIN