



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

SEANCE DU 07 JUILLET 2022 A 9 HEURES 00

Procès-verbal

Le sept juillet 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 l'hémicycle Claude LORIUS, Immeuble Le Forum, 3 rue Malakoff à Grenoble sur la convocation en date du trente juin 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 : **27**

Présents

Délégués de GRENOBLE-ALPES METROPOLE

Titulaires :

Pierre BEJJAJI pouvoir à Florent CHOLAT à la n°9, Margot BELAIR, Brahim CHERAA, Florent CHOLAT, Dominique ESCARON, Simon FARLEY, Christophe FERRARI, Sylvain LAVAL, Laëtitia RABIH, Bertrand SPINDLER, Jean-Paul TROVERO

Suppléants :

Jérôme BUISSON

Délégués de la Communauté de Communes du GRESIVAUDAN

Titulaires :

Henri BAILE, François BERNIGAUD, Christelle MEGRET

Délégués de la Communauté d'Agglomération du PAYS VOIRONNAIS

Titulaires :

Luc REMOND

Délégués du DEPARTEMENT DE L'ISERE

Titulaires :

Anne GERIN, Joëlle HOURS

Absents ayant donné pouvoir sur toute la séance

Délégués de Grenoble-Alpes Métropole

Alan CONFESSON pouvoir à Florent CHOLAT, Sylvain DULOUTRE pouvoir à Simon FARLEY, Yann MONGABURU pouvoir à Margot BELAIR, Laurent THOVISTE pouvoir à Sylvain LAVAL

Délégués de la Communauté de Communes du GRESIVAUDAN

Coralie BOURDELAIN pouvoir à François BERNIGAUD

Délégués de la Communauté d'Agglomération du PAYS VOIRONNAIS

Bruno CATTIN pouvoir à Luc REMOND, Anthony MOREAU pouvoir à Luc REMOND

Délégués du DEPARTEMENT DE L'ISERE

Sandrine MARTIN-GRAND pouvoir à Anne GERIN, Christophe SUSZYLO pouvoir à Joëlle HOURS

Absents Excusés

Délégués de la Communauté d'Agglomération du PAYS VOIRONNAIS

Titulaires :

Nadine REUX

Brahim CHERAA a été nommé secrétaire de séance

Sommaire

Politique de déplacements	4
- Délibération n°1 - Mobilités partagées, actives et intermodalité - Evolution du dispositif de territorialisation Mvélo+ / Autorisation au Président de signer l'avenant n° 4 au marché n° 2019-6734	
- Délibération n° 2 - Mobilités partagées, actives et intermodalité - Evolution de la grille tarifaire Mvélo+	8
Nouvelles mobilités.....	12
- Délibération n° 3 - Mobilités partagées, actives et intermodalité - Lancement de travaux d'agrandissement du Technicentre Mvélo+ à Sassenage.....	12
- Délibération n°4 - Mobilités urbaines - Bilan de la concertation préalable des projets d'aménagements à Meylan et Montbonnot-Saint-Martin pour améliorer l'attractivité et la performance de la ligne de bus Chrono C1	13
- Note d'information - Les 5 minutes de l'observatoire des mobilités de l'aire grenobloise.....	20
Mobilités urbaine	21
- Délibération n°5 Mobilités urbaines - Prolongement ligne D à la gare de Grenoble –(.....	21
- Délibération n°6 - Mobilités urbaines - Adaptation des lignes Flexo 50 et 51 –.....	28
Délégation de service public.....	31
- Délibération n° 7- Mobilités urbaines - Distribution des titres de transport: mise en place du post-paiement sur carte Oûra	31
- Note d'information - Mobilités urbaines - Note de conjoncture janvier - avril 2022 - Réseaux de transport en commun M Tag et M Tougou	33
- Délibération n° 8 - Mobilités Urbaines - Contrat d'obligations de service public (OSP) 2022-2023 confié à la SPL MTAG pour l'exploitation du réseau TAG - Avenant 1	38
- Délibération n°9 - Mobilités urbaines Modification temporaire des conditions d'exercice de la Direction Générale - Avenant 1 au pacte d'actionnaires - Modification des statuts	43

00:00:00

Président Sylvain LAVAL: Bonjour à toutes et à tous, je vois que devant l'impatience générale, nous allons ouvrir la séance. Je vous propose de commencer par l'appel. Pierre BEJJAJI, Margot BELAIRE. Yann MONGABURU est absent à donner pouvoir à M. Pierre BEJJAJI. Florent CHOLAT, Alan CONFESSON, est absent et donne pouvoir à Florent CHOLAT, Sylvain DULOUTRE est absent, et donne pouvoir à Simon FARLEY, Dominique ESCARON, Christophe FERRARI. Jean-Marc GAUTHIER est absent, et à donner pouvoir à Jérôme BUISSON, Brahim CHERAA, Laëtitia RABIH,. Laurent Thoviste est absent à donner pouvoir à M. Sylvain LAVAL, Jean-Paul Trovero, Bruno CATTIN, comme Anthony MOREAU est absent, il donne pouvoir à Luc RAYMOND, Nadine REUX est absente à donner pouvoir à Luc REMOND. Henri BAILE, François BERNIGAUD. Coralie BOURDELAIN est absente et donne pouvoir à François BERNIGAUD, Christelle MEGRET.

00:01:18

Christelle Megret: Présente ! En visioconférence.

00:01:20

Président Sylvain Laval: Oui, Anne GERIN.

00:01:23

Anne Gerard: Présente !

00:01:25

Président Sylvain Laval: Sandrine Martin-Grand est absente, et à donner pouvoir à Anne Gerard, Christophe Suszilo est absent et donne pouvoirs à Joëlle Hours.

00:01:34

Joëlle Hours: Présente !

00:01:35

Président Sylvain Laval: Merci, le quorum est atteint pour des personnes qui sont en visioconférence, n'hésitez pas à vous signaler lorsque vous avez quelque chose à dire. Nous devons désigner un secrétaire de séance. Brahim Cheraa est ainsi désigné secrétaire de séance. Merci à lui, nous devons également approuver le compte rendu de la séance du 23 juin dernier. Y a-t-il des observations ? Je n'en vois pas. Je propose de l'adopter, pas d'opposition merci. Nous en venons de ce fait à l'ordre du jour.

Nous avons eu le besoin d'ajouter une délibération à notre ordre du jour qui n'était pas prévue antérieurement et qui n'a pas pu être présenté lors des commissions. Il faut alors que nous acceptions cet ajout complémentaire à l'ordre du jour par un vote de votre part. Il s'agit d'une délibération relative à l'acte que je vous propose d'examiner un petit peu plus loin, mais dont vous avez eu connaissance les uns et les autres. Y a-t-il des oppositions à cet ajout de délibération à l'ordre du jour ? Je n'en vois pas., je considère que c'est adopté. Je vous en remercie

Politique de déplacements

Rapporteur : Sylvain LAVAL

- **Délibération n°1 - Mobilités partagées, actives et intermodalité - Evolution du dispositif de territorialisation Mvélo+ / Autorisation au Président de signer l'avenant n° 4 au marché n° 2019-673**

2DL220084

Président Sylvain Laval: nous en venons à la première délibération dans le domaine des mobilités, partagées avec un avenant numéro un au marché Mvélo+ relatif à l'évolution de la territorialisation. Vous le savez, le service Mvelo+, est le premier service de location de vélos longue durée humanisés de France derrière Paris Île-de-France qui a été créé maintenant, il y a un peu plus de 20 ans et qui propose près de 9 000 vélos à la location sur notre territoire, dont 2300 places en consigne et tout un dispositif d'animation.

En 2021, ce sont 2 701 570 jours de location qui ont été réalisés, ce qui représente 20 270 contrats pour environ 1 million d'euros de recette. Ce service est en constante progression et entre 2020 et 2021, nous avons connu une augmentation de plus 10 %. Dès 2020, un dispositif de territorialisation

qui couvrait 52 communes avait été développé à la fois sur la métropole et le Grésivaudan et après deux ans de fonctionnement, il était intéressant de tirer un bilan de ce service et des choses ont pu être constatées, Remontées à la fois par les communes et les usagers qui montraient que les fréquences de passage étaient assez peu lisibles et qu'il y avait un certain nombre d'incompatibilités, notamment de la grille tarifaire pour les vélos électriques. Il a été souhaité de repenser le dispositif pour améliorer son efficacité, avec moins de présence sur les sites, mais des fréquences plus élevées, plus lisibles et plus réguliers, et un dispositif évidemment totalement revu au sujet du vélo à assistance électrique. Tout cela s'accompagne également d'une révision de la grille tarifaire qui en avait bien besoin. Il vous est ainsi proposé de modifier ce dispositif en concentrant cette territorialisation sur des agences mobiles dans quelques sites, avec des amplitudes et des fréquences plus importantes accessibles pour l'ensemble des habitants de notre territoire.

Tout cela s'ajoute bien sûr aux quatre agences fixes que vous connaissez d'ores et déjà de la gare de Grenoble, de la presqu'île, du campus et de Crolles. Les nouvelles agences mobiles seront localisées dans le Grésivaudan, à Pontcharra, un jour par semaine, à Saint-Ismier tous les quinze jours et sur la métropole à Échirolles tous les quinze jours, à Saint-Égrève tous les quinze jours, à Fontaine tous les quinze jours et à Vizille tous les quinze jours. L'idée est de couvrir l'ensemble de notre bassin par secteur pour y regrouper les habitants sur un endroit qui est toujours le même, à des heures à réguliers, afin de gagner en lisibilité, en accessibilité pour ce service. J'ajoute que l'agence de Crolles sera ouverte un jour de plus par semaine, à la demande des usagers, en plus du samedi actuel.

En complément, il est aussi proposé d'organiser, au sujet du vélo à assistance électrique, des tests pour les usagers de l'ensemble des communes du SMMAG qui ne sont pas couvertes par le champ que j'évoquais à l'instant, c'est-à-dire 90 communes, et d'ainsi insister à site inciter nos habitants à tester ce vélo à assistance électrique, à découvrir son intérêt, notamment lorsqu'on habite plus loin ou dans les coteaux, pour ensuite, le cas échéant, s'équiper d'un vélo personnel. Les usagers pourront tester pendant un mois ce vélo à assistance électrique et pourront venir le récupérer sur les différents points que j'évoquais ou le réserver. Avoir une formation de la part des agents du service dans Moniteur et au bout d'un mois, ils pourront ramener leur vélo et échanger, avoir du conseil pour voir quels usages cela leur a apporté et comment ils peuvent du coup partir sur un achat. En plus de cela, le SMMAG va engager l'acquisition de 100 vélos à assistance électrique de qualité qui seront réceptionnés courant 2023 et qui permettront de faire la promotion de ce dispositif sur notre territoire.

Il nous est ainsi proposé de ratifier cet avenant numéro quatre qui reprend l'ensemble des éléments que j'ai décrits avant et qui représentent plus 32 962 € par rapport au marché initial, soit une augmentation de zéro 31 %. Vous voyez bien que nous avons un service qui à la fois se déploie en accessibilité sur l'ensemble du territoire, en renforçant son efficacité, en étant plus lisible pour nos usagers, puisque l'objectif, c'est bien entendu d'amener cette pratique du vélo à l'ensemble des usagers, à tous les usagers, aux différentes pratiques possibles du vélo, parce qu'on n'a pas la même utilité d'un vélo lorsqu'on habite en plein centre urbain que lorsqu'on habite en périphérie ou dans les coteaux. C'est bien l'esprit de cette délibération qui vise à adapter avec la plus grande souplesse possible notre service qui ne cesse de s'étendre territorialement. Pierre Rabih. Pour les personnes qui sont en visioconférence, on a un petit souci de micro. En conséquence, je propose de suspendre la séance quelques instants, le temps que nous réalisons les micros de la salle. Ne vous inquiétez pas.

Suspension de séance 9h30

Reprise de séance 9h31

00:09:39

Président Sylvain Laval: Nous reprenons la séance et Mme. Rabih à demander la parole.

00:09:43

Laëtitia Rabih: Je voulais simplement saluer effectivement ce déploiement. Finalement, du service de l'offre du Conseil sur tous les territoires, c'est extrêmement important. Il y a quelques séances de ça, du comité syndical. On nous présentait dans les cinq minutes de l'observatoire un certain nombre d'éléments et notamment le fait que seuls 5 % de la population de certaines de nos villes pratiquaient le vélo. Il est vrai que ce soit en fait dans les quartiers populaires, que ce soit dans les communes, que ce soit enfin dans tous les quartiers finalement. Il y a des politiques en fait de solidarité, qui sont liées aussi aux contrats de ville, avec des efforts pour permettre la remise en selle, pour permettre effectivement l'accès aussi à la multi-mobilité, d'appréhender un certain nombre de sujets de mobilité, et il n'y avait pas les services ou les conseils de manière suffisamment présente pour qu'ils soient utilisés, et nous avons une offre qui finalement restait concentrée, surtout à Grenoble centre-ville. Je

ne peux que me féliciter de ça et je suis certaine en tout cas qu'il y aura un bon accueil puisque c'est des demandes qu'on entend quand même très souvent dans nos communes.

00:11:12

Président Sylvain Laval: Merci M. Farley.

00:11:16

Simon Farley: Si j'appuie sur le micro. Merci Monsieur le Président, bonjour à toutes et tous, je tiens à remercier les services Mvelo+ d'être venu sur ma commune, d'avoir discuté, je suis moi-même cycliste, nous avons eu de bons échanges. On a pu voir que pour des communes comme la mienne, qui comme les nôtres, qui sont un peu éloignées du centre-ville, il était important de proposer un service. Notamment pour les gens qui ne travaillent pas forcément, le centre-ville n'est pas si loin. Moi, je travaille à Saint-Egrève, j'y vais de temps en temps à vélo, sans assistance électrique, ça se fait. Ce qui était important, est que dans notre commune, on a des gens qui travaillent à Jarrie, beaucoup qui sont à Varcès. Pour ces gens-là, proposer un service de vélos électrique, c'est très important. De plus. En tant que vendeur de vélos, je peux vous expliquer que l'essayer, c'est l'adopter. C'est-à-dire qu'il faut absolument faire essayer les vélos électriques parce que le vélo électrique n'est pas une option, et ils en font peu, quand ils découvrent le vélo électrique, ils se rendent compte qu'il y a vraiment une autre possibilité de se déplacer que le bus ou la voiture. Il y a une énorme opportunité aussi, je pense, avec l'augmentation du coût de l'essence. La plupart des gens se posent des questions sur leurs déplacements, je pense que c'est une superbe opportunité et notamment le déplacement de vélo plus dans nos villages avec des nouveaux vélos électriques. Je propose le GUA comme commune d'accueil pour l'inauguration de ce service. Le GUA, la plus grande commune de toute la métropole. Je vous le rappelle à chaque fois merci.

00:13:20

Président Sylvain Laval: Merci M. Farley, le rendez-vous est pris, y a-t-il d'autres demandes d'interventions ? M. Baile.

00:13:27

Henri Baile: Je veux simplement saluer la décision parce qu'effectivement, elle correspond totalement à une attente de nos concitoyens. Chaque fois qu'on a fait l'expérience avec des vendeurs de vélos, pardon, ceux-ci, bien entendu, ont limité leur offre et temps de présence. Aujourd'hui, ayant épuisé le contact avec l'ensemble des vendeurs de vélos, je trouve qu'il est très bien que le SMMAG prenne le relais avec cette formule vélo plus et je suis moi aussi persuadé qu'il y a une forte attente et qu'il y aura un grand succès. Je suis prêt aussi à faire, en ce qui concerne le Grésivaudan, la commune de Saint-Ismier soit la commune sur la base de laquelle on fera l'inauguration du système.

00:14:09

Président Sylvain Laval: C'est donc noter qu'il y aura une double inauguration à la fois dans le Grésivaudan et dans la métropole. Très bien. Il y a-t-il d'autres demandes de prise de parole ? Non. Je vous propose de mettre aux voix cette délibération sur laquelle l'ensemble des membres de notre syndicat ont droit de vote au titre des mobilités partagées. Y a-t-il des oppositions, les abstentions. C'est ainsi adopté à l'unanimité. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

Le service Mvélo+ du Syndicat Mixte des Mobilités de l'aire Grenobloise est le deuxième service de location humanisé de France juste derrière l'Île de France.

Le service s'est largement étoffé depuis sa création il y a près de 20 ans et compte désormais près de 9000 vélos proposés à la location, 2300 places en consignes réparties sur près de 100 sites sur le territoire et propose un dispositif d'animation complet avec 350 animations réalisées en 2021.

En termes d'usage en 2021 ce sont 2 701 570 jours de location réalisés et 20 270 contrats pour 1 030 000€ de recettes. Le service connaît une progression d'usage un triplement du nombre de jours vendus en 10 ans et plus récemment une progression de +10% entre 2020 et 2021.

En 2020 afin de pouvoir proposer le service à un plus grand nombre d'utilisateurs, le SMMAG a déployé un dispositif de territorialisation desservant 52 communes sur la Métropole et le Grésivaudan.

Ce dispositif est basé sur un passage d'une agence mobile (fourgon) avec des fréquences adaptées en fonction de la densité de population, de 4h par semaine pour les passages les plus fréquents à, toutes les 3 semaines un passage dans la journée en mode tournée).

Après 2 ans de fonctionnement un bilan d'usage a été réalisé montrant un réel intérêt pour bénéficier de services vélos sur l'ensemble des territoires mais avec très peu de contrats réalisés ce qui souligne la nécessité de revoir le dispositif.

En outre ces 2 ans de test ont permis de voir les limites du dispositif avec :

- des fréquences de passage peu lisibles sur certaines communes,
- une incompatibilité de la grille tarifaire, notamment des VAE, avec le fonctionnement du service,
- une complexité organisationnelle avec la gestion d'arrêtés avec 52 sites à couvrir,
- un système fragile en fonction des aléas météo et des absences d'agents.

Ainsi le SMMAG a souhaité repenser le dispositif pour en améliorer l'efficacité autour de moins de sites mais avec une fréquence plus élevée et un dispositif étoffé de test VAE dans les communes, couplé à une révision de la grille tarifaire, le tout sans accroissement significatif des coûts de gestion du service.

Au regard des usages constatés, il est proposé de modifier le dispositif actuel de territorialisation en concentrant les agences mobiles sur quelques sites avec des amplitudes et fréquences plus lisibles et accessibles aux habitants du territoire.

Ces lieux de commercialisation, qui viennent s'ajouter aux 4 agences fixes déjà présentes sur le territoire (Gare de Grenoble, Presqu'île de Grenoble, Campus et Crolles) sont les suivants :

Sur le Grésivaudan

- à Pontcharra 1 jour par semaine de 12h à 19h00
- à St Ismier tous les 15 jours de 12h à 19h
- Sur la Métropole :
- à Echirolles tous les 15j de 12h à 19h
- à St Egrève tous les 15j de 12h à 19h
- à Fontaine tous les 15j de 12h à 19h
- à Vizille tous les 15j de 12h à 19h

En outre afin de compléter l'ouverture de l'agence de Crolles et répondre ainsi à de nombreuses demandes d'usagers, il est proposé de rajouter 1 jour d'ouverture en semaine de 12h à 19h, en plus du samedi.

En complément il est proposé d'organiser un test de vélos à assistance électrique (VAE) sur l'ensemble des communes du SMMAG (hors Grenoble et Saint Martin d'Hères qui disposent d'une agence Mvélo+ et, du Pays Voironnais qui n'a pas transféré la compétence cycle au SMMAG) soit 90 communes.

L'objectif de ce dispositif est d'inciter les habitants à tester le VAE et découvrir son intérêt puis de les inviter à s'équiper d'un vélo personnel à l'issue du test. Des réflexions sont en cours afin de proposer une aide à l'achat vélo sur le territoire qui viendra utilement compléter le dispositif.

Ce test de VAE sera organisé par le service Mvélo+ qui prendra contact avec la commune pour proposer une date et convenir d'un lieu de test, en privilégiant les créneaux en soirée à partir de 18h et le samedi. Un kit de communication sera transmis à la commune qui pourra le relayer auprès de ses habitants pour présenter l'offre d'essai et les inviter à s'inscrire.

Les usagers ayant réservés seront invités à venir récupérer leur vélo et pourront bénéficier d'une formation autour du vélo avec un moniteur.

A l'issue de cette formation les usagers partiront avec leur VAE pour 1 mois d'essai gratuit.

En fin de mois le service Mvélo+ recontactera les usagers pour leur rappeler la fin du test. Puis, l'agent Mvélo+ reviendra sur le même endroit récupérer les vélos, recueillir les ressentis et donner des conseils pour un achat ou orienter l'utilisateur sur une location qu'il pourra faire dans une agence Mvélo+.

A noter que pour réaliser ce test le SMMAG va engager l'acquisition de 100 VAE haut de gamme qui seront réceptionnés courant 2023. Dans l'attente les VAE actuellement dans la flotte et dotés de moteur pédaliers seront utilisés.

Ces adaptations du service modifient le contenu du marché d'exploitation du service Mvélo+ n°2019-673 dont le titulaire est la société Cykleo. L'avenant n°4 proposé en annexe à la présente délibération reprend les éléments décrits ci-dessus. Son incidence financière est de +32 962,66 € HT€ sur la durée restante du marché pour l'emploi de 0.45 ETP supplémentaire, soit une augmentation de +0.31 % par rapport au montant initial du marché (Tranche ferme, tranche

optionnelle 1 affermie et maximum de la partie à bon de commande), et un total cumulé d'écart introduit par les avenants 1, 2, 3 et 4 de + 2,78 %.

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 30 juin 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide de modifier le dispositif de territorialisation du service Mvélo+ tel que présenté ;
- Autorise le Président à signer l'avenant n°4 au marché n° 2019-673 dit « Mvélo+ » annexé à la présente délibération.

27 Voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 10 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

Département de l'Isère : 10 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

- **Délibération n° 2 - Mobilités partagées, actives et intermodalité - Evolution de la grille tarifaire Mvélo+**

2DL220083

Président Sylvain Laval: La délibération suivante est toujours relative au sujet Mvélo+ et cette fois-ci à l'évolution de la grille tarifaire. Vous savez que la flotte actuellement compte 8 047 vélos standards, 245 vélos pour enfants, 143 vélos pliants, 60 vélos cargo, 559 vélos à assistance électrique et quatre tandems. Par ailleurs, une nouvelle commande a été passée pour la livraison de 500 vélos. En ce mois d'août 2022 et 400 vélos supplémentaires arriveront d'ici. Ce qui ne fera à peu près 1000 vélos de plus. Je vous précise que la dernière évolution de la grille tarifaire de ce service remontait au 1^{er} novembre 2015. En 2017, avec l'arrivée de vélos cargos et de vélos à assistance électrique, une grille tarifaire complémentaire avait été ajoutée. Il vous est donc aujourd'hui proposé de faire évoluer cette grille, de l'actualiser au regard des nouveaux enjeux et des nouveaux besoins pour avoir une tarification bien entendu plus lisible et qui correspond mieux aux réalités d'aujourd'hui, tout en l'adaptant évidemment aux ménages les plus modestes. Il y a ainsi une réflexion qui a été engagée avec un certain nombre d'entre vous participant à un groupe de travail et je vous remercie d'ailleurs l'ensemble des collègues qui se sont investis sur ce sujet, qui propose donc des évolutions à la fois pour les vélos dits classiques, standards, avec une baisse importante de la tarification solidaire qui était assez déconnectée des réalités et notamment du fonctionnement par rapport aux transports en commun que nous connaissons, puisque nous avons un tarif annuel qui va passer à 30 € par an pour se caler sur l'équivalent du tarif Pastel un sur le réseau M-TAG. Nous avons le maintien d'une tarification pour les moins de 25 ans, une baisse de la tarification réduite en alignant celle des moins de 25 ans et la tarification réduite. Il n'y aura plus qu'un seul tarif pour les moins de 25 ans, ce qui sera beaucoup plus lisible. Une évolution également du dispositif pic de pollution qui fait que l'utilisateur qui prendra un vélo lors de ces périodes aura la gratuité pendant la semaine du vélo. Je remercie d'ailleurs à ce titre les réflexions qui ont émergé du groupe de travail sur cette question-là. Une augmentation du tarif un jour de trois à cinq €, notamment par rapport au dispositif de traitement en agence. Je rappelle que ce tarif reste inférieur à celui des autres métropoles pour un service équivalent, une augmentation du plein tarif d'environ 5 % et une augmentation de la caution de 20 € afin de suivre l'évolution du coût du matériel mis à disposition. Globalement, nous avons une grille qui est à la fois plus simple et qui globalement baisse dans son accès pour les usagers. Pour les vélos à assistance électrique, les vélos cargos et les tandems, nous avons également une baisse générale de la tarification avec comme principe une tarification qui est à peu près doublée par rapport à celle des

vélos standards. Une baisse aussi la tarification solidaire, une suppression des tarifs semaine et trimestre au regard des nouveaux tarifs un mois et quatre mois. Une limitation de l'offre de location à quatre mois puisque nous sommes dans une logique de test avant achat, comme je l'ai évoqué précédemment. Nous avons par ailleurs une évolution du prix du gravage de cinq à 10 € et une suppression de l'option entretien dans le tarif consigne, il est utilisé très peu. Voilà et une légère augmentation de la pénalité de retard pour s'aligner sur le tarif journalier. L'ensemble de ces évolutions vous sont proposées pour une application à compter du 1^{er} août, avec un service qui sera donc beaucoup plus accessible à compter de la rentrée prochaine. Il vous est proposé ainsi dans cette délibération d'approuver cette nouvelle grille tarifaire à compter du 1^{er} août 2022. Je crois que c'était quelque chose de très attendu. Nous voilà bien ajustés par rapport aux besoins de nos usagers, à la fois avec un service qui évolue et qui devient beaucoup plus accessible avec un vélo, ainsi accessible partout et pour tous, y-a-t-il des demandes d'intervention, Mme. Rabih.

00:18:53

Laëtitia Rabih: Bien merci. Je salue ce travail qui est aussi né des réflexions conjointes des personnes qui ont participé au groupe de travail Tarification. Je pense qu'on est là sûr des évolutions qui étaient indispensables et notamment créer en fait une tarification solidaire pour le vélo. C'est même quand je regarde la grille précédente ou la location. Finalement, d'un vélo coûtait plus cher qu'un abonnement de transports en commun. On peut se demander comment le trou dans la raquette a été aussi long finalement et pourquoi on a oublié la dimension sociale de la petite reine. Aujourd'hui donc, nous mettons enfin au même prix l'abonnement annuel. Pardon ? Non, je ne crois pas que ce soit ça. En fait, je pense qu'on inverse le propos et j'imagine que là, la nouvelle tarification solidaire sans doute, nous montrera et nous démontrera qu'il y avait une attente aussi en la matière. Nous mettons au même prix l'abonnement Mvelo+ et passe-t-elle un. Cela permet en fait en tout cas que de prendre un vélo ou les transports en commun soient pareillement accessibles, c'est-à-dire à 30 € par an au prix de passe-t-elle ? Je pense qu'il y a là une dimension tout à fait attendue et qui convergeront sans doute aussi dans la possibilité pour les uns et pour les autres de s'adapter progressivement aux attendus de la ZFE.

00:20:35

Président Sylvain Laval: Merci. Y a-t-il d'autres demandes de prise de parole ? Oui M. Bernigaud.

00:20:42

François Bernigaud: Merci. Je voulais m'associer à ce qui vient d'être dit pour exprimer notre satisfaction et faire le lien aussi avec la délibération précédente. Il y a à la fois un meilleur accès pour toutes les communes et notamment les communes peu denses, une facilitation de l'accès au service, notamment avec les agences mobiles qui sont un concept qui est vraiment pertinent pour les communes les plus éloignées et quand ça s'accompagne d'une simplification, d'une meilleure lisibilité de la grille tarifaire, d'une baisse des prix pour les familles pour qui ça peut être problématique, tout cet ensemble-là ajoutant cohérence, s'ajoutant, lisibilité, on fait un tout petit pas et on va aller continuer. Laetitia sur l'adoption des profils d'une seule grille de quotient partout, sur les services de mobilité. Qu'on aille continuer, de ce fait, voilà tout, c'est une très bonne chose.

00:21:44

Président Sylvain Laval: Merci, y a-t-il d'autres demandes de prise de parole M. le Président Ferrari.

00:21:49

Président Christophe Ferrari: Merci beaucoup, M. le Président, ce n'est pas une petite affaire qui est votée à cette occasion, à cet instant et je voudrais tout simplement le saluer, lorsqu'on nous parle de transition, on doit toujours parler de cohésion. Aujourd'hui, ce qui est proposé, c'est une véritable révolution dans la question des tarifications. L'accès aux vélos à assistance électrique était historiquement prohibitif, impossible. Un tel coût n'était pas imaginable pour qui que ce soit, C'était une façon clairement d'opposer. Finalement, je dirais, une mécanique d'exclusion autour de cela, compte tenu du prix tel que posé aujourd'hui. Le plein tarif pour un mois de location va passer de 150 à 54 €. Je voudrais simplement poser là l'effort absolument majeur qui est fait. On voit aussi que la location d'un vélo classique pendant un an passera de 96 à 72 € pour les détenteurs d'un abonnement transports en commun. Là aussi, c'est un effort qui est substantiel, je dirai, en matière finalement de solidarité. Ce sont des éléments aujourd'hui qui sont essentiels. On voit bien que notamment, pas tant pour le cœur urbain, mais pour le périurbain et pour les territoires voisins, pour les longues distances qui doivent être parcourues aujourd'hui par un certain nombre de cyclistes. On voit bien que le vélo à assistance électrique est la solution. Ce sont des éléments qui ont été présentés par les équipes universitaires dans le cap de Bobillier, qui montre à quel point le vélo à assistance électrique est une solution ou une solution importante. Il y aura d'ailleurs d'autres choses à venir sur cette question. Tant du côté SMMAG que côté métropole, puisque nous savons que ça va être un des leviers extrêmement puissants pour pouvoir justement démocratiser cela. Alors, on parle toujours des tarifs qui augmentent. Je vous permettrai à ce stade de parler des tarifs qui baissent parce que souvent, un

biscuit avalé, il a vite plus de goût. Pour l'espèce, celui-ci n'est pas un biscuit, c'est une boîte entière vue l'évolution, quand même, de la tarification.

00:24:45

Président Sylvain Laval: Merci beaucoup, y a-t-il d demandes de prise de parole ? Je n'en vois pas, je vous propose donc de mettre aux voix cette délibération dans le domaine des mobilités partagées sur laquelle l'ensemble des membres du syndicat votent. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? C'est alors adopté à l'unanimité. Je vous en remercie

Exposé des motifs

Près de 5% des déplacements de la grande aire grenobloise se font à vélo, et 12% sur Grenoble selon la dernière enquête mobilité.

Sur les premiers mois de 2022 la croissance se poursuit, en progression de +15% comparativement à 2021 sur les principaux compteurs automatiques déployés sur le territoire.

Le SMMAG accompagne le développement de la pratique cyclable au travers notamment de son service Mvelo+.

Le service Mvélo+, deuxième service de location humanisé en France après l'Île de France s'est largement étoffé depuis sa création il y a près de 20 ans. Désormais ce sont plus de 9000 vélos qui sont proposés aux habitants de la Métropole et du Grésivaudan avec près de 12 modèles différents proposés à la location.

La flotte actuelle au 1^{er} juin 2022 se compose de :

- 8047 vélos standards
- 245 vélos enfants 20 et 24'
- 183 vélos pliants
- 60 vélocargos
- 559 vélos à assistance électrique
- 4 tandems.

Il est par ailleurs prévu la livraison de 500 vélos standards en août 2022 afin de compléter le stock avant la rentrée de septembre et 400 vélos supplémentaires en octobre. Un marché va également être lancé pour la fourniture de 100 vélos à assistance électrique (VAE) haut de gamme en 2023 pour le test dans les différentes communes du territoire.

Le service Mvelo+ propose également 2300 places de consignes à la location ainsi que plus de 300 animations annuelles.

Le service continue de connaître un vif succès et a enregistré une progression de près de 17% sur les premiers mois de l'année 2022 comparativement à 2021.

Sur 2021 la typologie d'usage du service se décomposait ainsi :

- 19874 contrats de location de vélos toutes durées confondues et 969 contrats consignes
- 5933 contrats de location vélos standards annuels qui ont mobilisés 75% du parc de vélos standards (4593 contrats jours, 4727 mois et 3285 trimestriels)
- 18% de contrats de location vélo standards au tarif solidaire, 38% au tarif -25 ans, 37% au plein tarif et 7% au tarif réduit
- 1336 contrats de location vélo découverte (vélo cargo et VAE) dont 36% à la journée, 20% la semaine, 20% au mois, 17% au trimestre et 7% au semestre
- 77% des contrats consignes réalisés à l'année
- 80% des abonnés localisés sur Grenoble et St Martin d'Hères

La dernière évolution importante de la grille tarifaire a pris effet au 1er novembre 2015 afin de revaloriser le montant des abonnements et créer une tarification solidaire. En 2017 et 2018 avec l'arrivée de vélos cargos et de vélos à assistance électrique une grille tarifaire dénommée « découverte » est venue compléter l'offre.

Afin d'accompagner le développement de la pratique cyclable sur le territoire, il est proposé de faire évoluer cette grille tarifaire avec les objectifs suivants :

- Une tarification encore plus incitative pour les ménages les plus modestes
- Une tarification adaptée à une logique de test avant achat pour encourager l'essor du vélo à assistance électrique

Les évolutions de tarification ont été partagées lors du groupe de travail « Tarification » composé d'une quinzaine d'élus du SMMAG, de la Métropole, du Grésivaudan et du Voironnais qui s'est réuni le 3 juin 2022.

Le Groupe de Travail a :

- Validé les principes d'évolution de la grille VAE et autres vélos spécifique, qui permet une baisse significative des tarifs, en demandant cependant qu'au regard de la taille limitée de la flotte, la durée de location soit limité à 4 mois au lieu de 6 mois afin de faciliter l'accès du plus grand nombre de personnes à ce service qui permet de tester le VAE
- Validé les principes d'évolution de la grille vélo « classique »
- Demandé à ce qu'une réflexion soit engagée sur la tarification « nouvel arrivant », considérant que la question de la mobilité se posait de manière accrue lors d'un déménagement et qu'il convenait de l'accompagner
- Demandé à ce que la tarification en cas de pic de pollution soit plus incitative, afin d'initier des changements de comportements lors de ces événements
- Demandé à ce que les accessoires sacoches, sièges bébés, et paniers restent gratuits

L'ensemble de ces demandes ont été prises en compte ; Aussi il est proposé les évolutions suivantes :

Pour le vélo « classique » :

- Une baisse significative de la tarification « solidaire », avec un tarif annuel au niveau du tarif « Pastel 1 » de la tarification solidaire TAG soit 30€/an.
- Un maintien de la tarification – 25 ans.
- Une baisse de la tarification réduite et un alignement sur la tarification – 25 ans permettant de simplifier la grille tarifaire.
- Une évolution du dispositif de pic de pollution en passant de 0€ uniquement journalier actuellement à une location semaine pour 0€ et ce dans une logique d'accompagnement au changement de comportement.
- Une augmentation du tarif 1 jour de 3€ à 5€ du fait notamment du temps de traitement de ces contrats en agence. Le tarif reste néanmoins inférieur à celui des autres métropoles pour ce type d'usage.
- Une augmentation du plein tarif d'environ 5% afin de maintenir le bilan financier global du service.
- Une augmentation de la caution (non débitée) de 20€ afin de suivre l'évolution du coût du matériel mis à disposition.

Pour les vélos à assistance électrique, les vélocargos et les tandems :

- Une baisse généralisée de la tarification avec, comme principe général une tarification doublée par rapport à la grille des vélos standards.
- Une baisse de la tarification solidaire.
- Une suppression des tarifs « semaine » et « trimestre », au regard des nouveaux tarifs « 1 mois » et « 4 mois ».
- une limitation de l'offre de location à 4 mois dans une logique de test avant achat.

Cette nouvelle grille tarifaire permettra de positionner le service sur une logique de test avant achat, en complément du dispositif de territorialisation déployé sur les communes du territoire par Mvelo+.

Autres évolutions de la grille tarifaire :

- Une évolution du prix du gravage de 5 à 10€
- Une suppression de l'option entretien dans le tarif consigne utilisé par seulement 12 usagers en 2021.
- Une augmentation de la pénalité de retard pour s'aligner sur le tarif journalier.

En terme de calendrier Il est proposé d'engager cette évolution de la grille au 1er août en période creuse avec une suppression des réservations en lignes entre le 15 et 31 juillet.

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 30 juin 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve la grille tarifaire modifiée en conséquence jointe à la présente délibération et sa mise en œuvre au 1er août 2022.

27 Voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 10 voix pour
Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour
Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour
Département de l'Isère : 10 voix pour
Conclusions adoptées à l'unanimité.

Nouvelles mobilités

Rapporteur : Sylvain LAVAL

- Délibération n° 3 - Mobilités partagées, actives et intermodalité - Lancement de travaux d'agrandissement du Technicentre Mvélo+ à Sassenage

2DL220079

Président Sylvain Laval: Je vous propose de passer pour rester dans la même thématique. La délibération suivante relative au lancement de travaux d'agrandissement du Technicentre de Sassenage puisque le service Mvélo+ comporte, comme vous le savez, en plus de tout le dispositif que nous avons présenté, d'agences fixes ou mobiles, un Technicentre de gestion à Sassenage qui a été mis en service en 2017 et qui sert de lieu de stockage et bien sûr de maintenance, d'entretien d'un certain nombre d'éléments et qui a des espaces pour cela, qui ont besoin d'être réaménagés au regard du développement du service et des nouveaux besoins qui apparaissent. Il vous est donc proposé de valider les travaux de réaménagement des espaces qui permettront donc d'avoir une meilleure gestion du service. Ces travaux représentent un montant d'environ 300 000 € et il vous est ainsi proposé donc d'approuver ce projet. Y-a-t-il des remarques et demandes d'observations ? Je propose de mettre en voix sur les mêmes modalités. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? C'est donc qu'adoptée. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

Le SMMAG mène une politique ambitieuse en faveur du développement de l'usage du vélo au travers notamment de son service Mvélo+.

Aujourd'hui le service Mvélo+ est l'un des systèmes de location de vélos longue durée les plus développés de France avec un parc de 9 000 vélos, proposant de nombreux modèles différents à la location, dont des vélos pliants, des vélos cargos et des vélos à assistance électrique (VAE).

Afin d'encourager la pratique du vélo au-delà de la simple location de cycles, le SMMAG propose également via le service Mvélo+ plus de 2 000 places de consignes à vélos sécurisées ainsi qu'un service de petites consignes posées à la demande appelées « Minibox ». Par ailleurs, le service Mvélo+ assure également un important dispositif d'animation et de communication autour de la pratique du vélo.

Les locaux du service Mvélo+ se répartissent sur cinq sites du territoire :

- quatre d'entre eux sont des agences commerciales : l'agence de Crolles, l'agence Campus, l'agence Presqu'Île et l'agence Gare de Grenoble
- le cinquième site est le Technicentre Mvélo+ situé au 9 Rue François Blumet, à Sassenage, dont les fonctions sont décrites ci-après.

Le Technicentre est un site propriété du SMMAG qui dispose d'un ensemble bâti de 260m² avec un espace extérieur de 3400m², entièrement bitumé.

Mis en service en 2017, suite à un travail d'architecte pour réhabiliter une ancienne halle de stockage de bus, le Technicentre est composé d'un bâtiment fermé et d'une halle ouverte sur les quatre côtés. La halle sert de lieu de stockage pour la flotte de vélos en attente de réparation ou de livraison en agence, pour le matériel d'animation de type parcours de formation, racks événementiels et, pour le stockage lié aux activités de maintenance, notamment les mobiliers de type consignes vélo livrées ici avant pose sur l'espace public.

Au sein du bâtiment, la configuration actuelle consiste en :

- 2 espaces de bureaux partagés,
- 2 espaces vestiaires, hommes et femmes,
- Une pièce servant d'espace d'accueil, de réunion et de salle à manger pour les équipes,
- Un petit patio central,
- Un espace atelier permettant 3 postes en activité conjointement,
- Un espace de stockage des pièces détachées,
- Et 2 petites pièces de stockage et travail pour l'équipe dédiée aux Moyens Généraux, dont l'une aménagée dans un sas d'entrée.

Face au développement des services Mvélo+, l'exploitant du service a fait part au SMMAG de besoins supplémentaires sur le site existant du Technicentre. Il s'agit de récupérer l'espace intérieur servant de stockage de pièces détachées pour réaffecter cet espace à d'autres fonctions via un cloisonnement et, de créer un stockage de pièce à l'extérieur du bâtiment actuel.

De manière pratique cette opération consiste en :

- La création d'un espace dédié aux Moyens Généraux en charge notamment de la maintenance consignes et bâtiments
- La création d'un espace dédié au Pôle Communication/Animation :
- L'agrandissement de l'espace Atelier en passant de 5 à 7 postes de travail.
- Le déplacement de l'espace repas dans le patio actuel
- La création d'une salle de réunion dans le patio actuel
- La création d'un local extérieur d'environ 100m2 dédié au stockage de pièces détachées dont un espace dédié au stockage de batteries vélos

L'ensemble des travaux a été estimé en janvier 2022 par un expert à un total de 230k€ HT, hors frais de maîtrise d'œuvre soit un coût complet d'opération de 300K€ 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 articles L.2122-1 et suivants du Code de la Propriété des Personnes Publiques (CGPPP),
Vu les statuts du SMMAG adoptés par délibération du 11 mars 2021,

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 30 juin 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Valide le projet d'agrandissement du Technicentre Mvélo+ tel que présenté ;
- Autorise le Président à signer tout document relatif à ce projet.

27 Voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 10 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

Département de l'Isère : 10 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

- **Délibération n°4 - Mobilités urbaines - Bilan de la concertation préalable des projets d'aménagements à Meylan et Montbonnot-Saint-Martin pour améliorer l'attractivité et la performance de la ligne de bus Chrono C1** - (Rapporteur : Sylvain LAVAL)

2DL220081

Président Sylvain Laval: la délibération suivante est relative au bilan de la concertation préalable des projets d'aménagement à Meylan et Mont Bruno Saint Martin sur la ligne de bus chrono numéro C1 que vous connaissez bien. Le SMMAG a organisé une concertation préalable sur ce projet entre le 9 mars et le 13 avril dernier. Un projet d'aménagement, qui concerne l'amélioration de ce secteur de la

ligne, notamment en supprimant l'actuelle fourche entre Montbonnot, près de l'eau, et le secteur de Maupertuis, avec des propositions d'aménagements également relatifs à l'avenue de Verdun, au cœur de Meylan et à Montbonnot, au niveau du terminus près de l'eau, à la fois pour améliorer les parcours, le temps de parcours et l'efficacité de la ligne, et aussi les accès permettant d'arriver à la ligne par les cheminements. Le public a été informé par différents moyens, a pu exprimer ses avis. Il y a eu différentes réunions organisées et les dispositifs mis en place. Au total, ce sont près de 196 personnes qui ont participé à une concertation. 44 personnes sont venues à des réunions, 25 ont contribué par registre papier, 122 par plateforme numérique et cinq par courrier. Les différents points qui étaient soumis à la concertation, je le rappelle, d'aménager des voies réservées aux bus sur l'avenue de Verdun, sur l'intérêt de réaliser des aménagements sur les avenues Vercors et du Granier, la modification des arrêts piscine du Clos Mairie et Granier à Meylan, d'aménager une voie de bus dans le sens Grenoble Montbonnot au niveau du terminus et du pôle d'échanges près de l'eau en son approche.

Au niveau de ce que les personnes ont exprimé. Il peut être tiré en synthèse les éléments suivants, la création de la nouvelle voie entre Melon et Montbonnot avec la suppression de la fourche, est perçue comme nécessaire et importante en matière d'amélioration. L'intérêt de la création de voies bus sur l'avenue de Verdun est soulignée par beaucoup de participants également. Les avis sont en revanche plus nuancés au sujet des études de modification de carrefours dans le cœur de Meylan. L'un de ces interrogations fait ce jour, notamment sur les modifications du plan de circulation. Les avis sont aussi plus mitigés en ce qui concerne la fusion des arrêts piscine des Buttes Laune, mairie de Meylan et le décalage de la rue Granier et enfin, le projet de création d'une voie de bus à l'approche du terminus actuel est accueillie favorablement. En ce qui concerne les suites à donner, le SMMAG propose de poursuivre le projet de nouvelles voie entre Miélan et Mont Bono, tout en prenant en compte les points qui ont été soulevés lors de la concertation, notamment à veiller à ce que l'emprise du projet soit la plus faible possible pour limiter son impact sur l'environnement. Au sujet de l'aménagement des voies de bus sur l'avenue de Verdun, Le SMMAG propose de saisir Grenoble Alpes Métropole pour approfondir les études avec la commune de Meylan dans le cadre de l'élaboration d'un plan guide pour avoir une vision d'ensemble sur cet axe. Pour la modification des carrefours dans le cœur de Meylan et la création de voies de bus. Le SMMAG propose également de saisir Grenoble Alpes Métropole pour approfondir ce sujet en lien avec la commune de Meylan, avec les études de circulation associées qui te feront prendre en compte tous les enjeux à l'échelle notamment de la partie basse de Meylan. Une concertation sera également organisée par la commune de Meylan avec les habitants à l'automne 2022 afin d'accompagner la décision sur ce plan de circulation et le scénario d'aménagement des carrefours à retenir. Au sujet de la modification des arrêts de bus à Meylan. Le SMMAG propose également d'approfondir les études en articulation avec la métropole et la commune de Meylan, pour prendre en compte à la fois les besoins d'amélioration de la ligne et les besoins d'accessibilité aux équipements publics. Enfin, au sujet du secteur de Montbonnot, le SMMAG propose d'approfondir également les études en tenant compte des propositions soumises lors de la concertation, notamment en termes d'incidence sur les cheminements piétons et cycles. Plusieurs étapes seront engagées ultérieurement pour continuer à améliorer encore le temps de parcours de cette ligne. Il y aura notamment des études à conduire au niveau du secteur du carrefour Chalon sur la commune de Grenoble et la correspondance notamment avec la ligne de tramway au niveau de la commune de La Tronche dans le secteur Grand Sablon.

Voilà donc cette délibération qui vous propose de tirer le bilan de cette concertation et de poursuivre le travail, notamment en enclenchant la première phase du côté du secteur de la Fourche, avec la création de la loi de la nouvelle voie. Y a-t-il des demandes de prise de parole ? Je n'en vois pas. Je vous propose donc de mettre aux voix cette délibération sur laquelle les délégués de la métropole et du Grésivaudan ont le droit de vote. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions. C'est donc adopté. Pardon, trois abstentions. Peut-être une explication de vote. Non sans explication. Très bien. Nous resterons donc dans l'expectative. Très bien. Ce n'est pas trois derrière, c'est cinq abstentions.

Exposé des motifs

Conformément aux articles L103-2, L103-3 et R103-2 du Code de l'Urbanisme, le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) a organisé une concertation préalable réglementaire du 9 mars au 13 avril 2022 sur les projets d'aménagements à Meylan et Montbonnot Saint Martin pour améliorer l'attractivité et la performance de la ligne de bus Chrono C1.

Le SMMAG souhaite créer une voie nouvelle entre Meylan et Montbonnot, afin d'offrir une desserte à pleine fréquence jusqu'au Pré de l'Eau, en supprimant la « fourche » mise en place à partir de l'arrêt Les Béalières depuis août 2020. En complément, des aménagements sont à l'étude sur l'avenue de

Verdun, dans le cœur de Meylan, et à Montbonnot en approche du Pré de l'eau, afin d'améliorer encore les temps de parcours du bus et de faciliter les accès aux arrêts à pied et à vélo.

Modalités et déroulement de la concertation préalable

Le public a été informé par différents moyens et a pu exprimer son avis selon plusieurs canaux : site internet, réunions publiques, registres papier, courriers.

Les dossiers de concertation étaient consultables en mairie de Meylan et de Montbonnot et au siège du SMMAG pendant les horaires d'ouverture, ainsi que sur le site internet du SMMAG.

Plusieurs outils d'information et de communication ont été utilisés :

- Une information sur le projet et la concertation sur les sites internet de la Métropole, et des villes de Meylan et de Montbonnot-Saint-Martin ;
- Un article dans les bulletins d'informations des communes de Meylan et de Montbonnot-Saint-Martin ;
- Un relais des informations sur les réseaux sociaux du SMMAG via 4 post et tweet, sur ceux de la ville de Meylan par 3 posts, sur ceux de la communauté de communes Le Grésivaudan par un post, et sur ceux de la Ville de Montbonnot par un post ;
- des flyers et affiches en mairie de Meylan, de Montbonnot et au siège du SMMAG.

Trois articles de presse ont ponctué la démarche de concertation préalable (Dauphiné Libéré du 18/03/22, 25/03/22 et 30/03/22).

La participation à la concertation a pris plusieurs formes d'expression :

- Des registres d'expression libre, en format papier, étaient mis à disposition en mairie de Meylan, de Montbonnot, au siège du SMMAG et pendant les réunions publiques ;
- Un formulaire, en format numérique, était disponible sur le site internet du SMMAG ;
- Deux réunions publiques, avec un temps de présentation et d'échanges en plénière et un temps d'échanges en format atelier, le 23 mars de 18h30 à 20h30, et le 29 mars de 12h à 14h, à Meylan.

Au total, 196 personnes ont participé à la concertation publique. 44 personnes sont venues aux 2 réunions publiques. 25 contributions ont été rédigées dans les registres papier, 122

contributeurs ont fait part de leur avis sur la plateforme numérique, et 5 courriers ou courriels ont été adressés au Président du SMMAG

Ainsi, les modalités prévues par délibération du SMMAG du 21 octobre 2021 et de la Communauté de communes Le Grésivaudan du 24 juin 2019 ont été respectées et renforcées.

Rappel des points soumis à la concertation

Lors de la concertation, l'avis des participants était particulièrement attendu sur le projet de création d'une voie nouvelle pour améliorer la liaison entre Meylan et Montbonnot.

S'agissant des opérations complémentaires à l'étude pour améliorer l'attractivité de la ligne, l'avis des participants était attendu sur l'opportunité :

- d'aménager des voies réservées aux bus sur l'avenue de Verdun à Meylan ;
- l'intérêt de réaliser des aménagements sur les avenues du Vercors et du Granier, dans le cœur de Meylan ;
- de modifier les arrêts Piscine du Buclos, Mairie et Granier à Meylan ;
- d'aménager une voie bus, dans le sens Grenoble vers Montbonnot (le plus congestionné) en approche du pôle d'échanges du Pré de l'Eau à Montbonnot.

Synthèse des enseignements de la concertation

La concertation a donné à l'ensemble des publics concernés l'opportunité d'exprimer leurs attentes, leurs remarques, leurs idées, et, lors des temps en ateliers, a permis les échanges de points de vue.

L'objectif d'amélioration de la performance de la ligne C1 est validé par la majorité des participants, qui soulignent notamment les enjeux de lisibilité du parcours du bus et de facilité des cheminements piétons et cycles depuis et vers les arrêts. La dimension paysagère du

projet (végétalisation, assises, ambiances urbaines, entretien des espaces publics...) et le besoin d'un aménagement adapté de la voirie (traversées piétonnes, signalétique, bonne cohabitation des modes...) ont également été soulignés.

La création de la voie nouvelle entre Meylan et Montbonnot, avec la suppression de la desserte en fourche, est perçue comme une importante et nécessaire amélioration.

Certains demandent qu'elle soit réalisée avant 2025. Des interrogations sur le positionnement du nouvel arrêt Maupertuis ont été soulevées, aucun consensus ne se dégageant sur le sujet. De nombreux participants insistent sur la nécessaire sécurisation des arrêts bus et des cheminements. Ils prônent une meilleure et cohabitation entre les différents modes de déplacements, et ce en particulier dans l'espace contraint à proximité du gymnase, lieu de passage important. Ils demandent que le projet préserve au maximum l'environnement.

L'intérêt de la création de voies bus sur l'avenue de Verdun est souligné par beaucoup de participants

qui estiment qu'elles amélioreront l'attractivité des bus et réduiront la pollution. D'autres jugent que le gain de temps est faible pour la C1. Des propositions ont été faites pour faire évoluer le projet, notamment via une modification des carrefours, une réorganisation du phasage des feux, la préservation du parc-relais de La Revirée ou encore l'amélioration des cheminements des modes actifs. Certaines personnes craignent que le projet n'augmente la congestion automobile. Une attention particulière est demandée, au sein du plan de circulation, à l'accès des riverains automobilistes jusqu'à leurs habitations.

Les avis des participants sont très partagés au sujet des études de modification de carrefours dans le cœur de Meylan,

entre les avenues du Verdun / Vercors et Taillefer / Granier, visant à y insérer des voies bus. Beaucoup insistent sur le besoin de fluidité du trafic routier et de sécurisation des carrefours pour les modes actifs. Certains craignent les impacts pour les riverains d'un nouveau plan de circulation qu'ils jugent contraignant, et la consommation potentielle d'espaces verts pour réaliser les aménagements de carrefour.

Les avis des participants sont aussi très partagés sur la fusion des arrêts « Piscine des Buclos » et « Meylan Mairie » et le décalage de l'arrêt Granier. Certains estiment que ce projet permettra une amélioration du temps de parcours du C1. Néanmoins, beaucoup de participants redoutent une dégradation de l'accessibilité de ces équipements, mais aussi une insécurisation de leurs cheminements. Ils souhaitent que l'accessibilité de la ligne C1 aux personnes rencontrant des difficultés dans leurs déplacements soit un critère de décision important.

Le projet de création d'une voie bus à l'approche du PEM Pré de l'Eau est accueilli favorablement par les participants, qui perçoivent l'intérêt de sortir le bus C1 des embouteillages des heures de pointe. Quelques participants soulignent que cet aménagement bénéficiera aussi à d'autres lignes (cars Région). Néanmoins beaucoup de participants ont des doutes sur l'opportunité du projet, et questionnent sa faisabilité, l'impact sur la piste partagée cyclistes-piétons, sur l'environnement et sur les expropriations nécessaires. Des alternatives à la création de la voie bus ont été proposées, telles qu'une réversibilité de la voie. Enfin, des propositions ont été faites pour élargir l'amplitude horaire et la desserte.

Suites données

Au regard des avis favorables, le SMMAG décide de poursuivre le projet de voie nouvelle entre Meylan et Montbonnot, tout en tenant compte des points soulevés lors de la concertation. Les études de maîtrise d'œuvre seront engagées en veillant à ce que l'emprise du projet soit la plus faible possible pour limiter l'impact sur l'environnement, ainsi que sur les aménagements piétons et cycles, en lien avec Grenoble-Alpes Métropole et la commune de Meylan.

Concernant l'aménagement de voies bus sur l'avenue de Verdun, le SMMAG décide de saisir Grenoble-Alpes Métropole pour approfondir les études, avec la commune de Meylan, dans le cadre de l'élaboration d'un plan guide de l'axe précisant la vision globale de l'axe Verdun, avec une vision globale d'aménagement des espaces publics et des mobilités (intégrant les connexions avec la ligne T80).

Concernant l'opportunité de modification de carrefours dans le cœur de Meylan pour y créer des voies bus, au regard des nombreuses interrogations soulevées, le SMMAG décide de saisir Grenoble-Alpes Métropole pour approfondir, avec la Commune de Meylan, les études de circulation associées aux aménagements proposés, qui devront prendre en compte tous les enjeux à l'échelle de toute la partie basse de Meylan, au-delà des seuls besoins liés à l'amélioration des performances de la ligne C1. Les modifications proposées dans le futur plan de circulation auront pour objectifs

d'améliorer la qualité de vie et la sécurité des cheminements, et de favoriser le report modal vers les transports en commun, la marche et le vélo. Une concertation sera organisée par Meylan avec les habitants à l'automne 2022, afin d'accompagner la décision sur le plan de circulation et le scénario d'aménagement des carrefours.

Concernant l'opportunité de modification des arrêts de bus dans Meylan, au regard des interrogations soulevées, le SMMAG décide d'approfondir les études en articulation étroite avec Grenoble-Alpes Métropole et la commune de Meylan pour prendre en compte à la fois les besoins d'amélioration de la C1 et les besoins d'accessibilité aux équipements publics (cheminements sécurisés).

Enfin, dans le secteur de Montbonnot, le SMMAG décide d'approfondir les études en tenant compte des interrogations soulevées et propositions soumises lors de la concertation, notamment en termes d'incidences sur les cheminements piétons et cycles, et sur les propriétés riveraines.

D'autres propositions, qui allaient au-delà des sujets soumis à la concertation, ont été formulées par les participants. Elles sont mentionnées dans le bilan annexé à la présente délibération. Ces propositions seront étudiées par le SMMAG, notamment à l'occasion de l'élaboration du nouveau Plan de Mobilité qui proposera une vision globale à l'échelle des territoires de la Métropole et du Grésivaudan, et des réflexions sur le renouvellement des contrats d'exploitation (Tag et Tougo).

D'autres étapes seront engagées ultérieurement par le SMMAG, pour continuer à améliorer encore le temps de parcours des bus C1 à Grenoble (carrefour Chavant notamment) et pour faciliter les correspondances avec le tramway à La Tronche.

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 SMAMG du 21 octobre 2021 : Ligne C1 : aménagements sur Meylan et Montbonnot pour améliorer la performance de la ligne C1 : modalités de la concertation préalable,

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 30 juin 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- approuve le bilan de la concertation présenté en annexe,
- s'engage à procéder aux démarches nécessaires pour mettre en œuvre les suites à donner décrites ci-dessus,
- autorise le Président à poursuivre la concertation tout au long du projet.

15 voix pour - 5 voix abstentions

Grenoble-Alpes Métropole : 11 voix pour - 5 abstentions (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Alan CONFESSON, Yann MONGABURU)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Président Sylvain Laval: nous en venons donc à un prochain sujet. Je vous propose, pour ne pas avoir à le faire à l'issue de la séance, de passer aux cinq minutes de l'Observatoire des mobilités et j'invite Arnaud Sallier à nous rejoindre pour la présentation.

00:32:20

Suspension de séance 9h54

Présentation de la note d'information par Arnaud SAILLET (Observation et Prospective des déplacements)

Arnaud Sallier: Bonjour à tous. J'ai partagé l'écran. C'est à faire fonctionner. Nous vous proposons aujourd'hui, dans le cadre des cinq minutes de l'Observatoire des mobilités, un point d'information sur la qualité de l'air à l'échelle du territoire du SMMAG, entre 2010 et 2021, c'est une courte synthèse d'un rapport beaucoup plus complet qui a été produit par ATMO Auvergne Rhône-Alpes et qui est

versée d'ailleurs dans le fond de dossier du comité syndical. Les données présentées en émissions de polluants correspondent aux données de l'année N moins deux, soit 2019, et les données de concentration à l'année N, soit 2021. Alors les émissions correspondent bien aux quantités de polluants directement rejetées dans l'atmosphère par les activités humaines et les sources naturelles, et les concentrations de polluants caractérisent la qualité de l'air que l'on respire et s'exprime souvent en microgrammes par mètre cube. Voilà pour les petites définitions. Les analyses effectuées permettent à la fois de prendre du recul sur les impacts de la mobilité, sur les émissions de polluants atmosphériques et sur la qualité de l'air. Je rappelle également que le SMMAG est membre d'Atmo Auvergne Rhône-Alpes depuis plusieurs années. C'est l'organisme agréé pour gérer l'Observatoire de la qualité de l'air et de la pollution atmosphérique, et sur l'année 2022, le SMMAG verse une cotisation annuelle de 45 000 €. ATMO Auvergne Rhône-Alpes, je vais vous présenter maintenant une mise au point, un zoom sur les deux principaux polluants observés par Atmo Auvergne Rhône-Alpes. Premièrement, le dioxyde d'azote qui formés dans l'atmosphère à partir du monoxyde d'azote émis lors des phénomènes de combustion. C'est un polluant qui vient surtout de la combustion d'énergie fossile, du chauffage, un procédé industriel d'incinération notamment, mais aussi de la pollution localisée aux abords des voies circulation. Il est responsable particulièrement des pics de pollution en hiver, notamment en raison des conditions de dispersion moins favorables. C'est un polluant qui peut exposer à des irritations des voies respiratoires. Une moyenne limite annuelle des concentrations est fixée à 40 grammes par mètre cube. Les concentrations ne doivent également pas dépasser 200 microgrammes par mètre cube, plus de 18 h par an, on le voit sur le graphique, le transport routier représente quand même presque 60 % en fait des émissions de dioxyde d'azote. Ça représente également des baisses sur les dix dernières années puisqu'on a pu observer -55 %, c'est-à-dire au moins 1500 tonnes de dioxyde d'azote émis, suivies par le secteur industriel, avec une baisse de moins 20 %, donc une concentration de dioxyde d'azote qui a baissé en moyenne sur toute la période de 4 % par an. Ainsi, en synthèse, on retiendra aussi que la baisse des émissions sur le territoire est liée à l'industrie, mais surtout à l'évolution du parc automobile et que différents facteurs aussi météorologiques, en particulier les précipitations, peuvent jouer un rôle important dans ces résultats. Autre polluant observé, les particules, les PM10, les particules fines en suspension comme appelées les poussières, qui proviennent en majorité de la combustion à des fins énergétiques, du transport routier, d'activités industrielles. Les particuliers plus fins, notamment celles qui sont inférieures à 2,5 microgrammes, ont le plus de répercussion sanitaire. Elles pénètrent en profondeur les voies respiratoires et peuvent transporter aussi des composés cancérigènes, et le secteur résidentiel est le principal émetteur de particules fines, ainsi que le chauffage, notamment bois individuel, non performant, et on a pu observer. Les émissions de particules fines sont à la fois issues de la combustion de carburants, mais également de l'abrasion des pneus, des freins et des roues. J'y reviendrai juste après. Les émissions globales sur le territoire du SMMAG ont néanmoins été diminuées en moyenne de 4 % par an. Un focus maintenant spécifique sur les émissions liées aux particules de transports, qui représente environ 17 % des émissions de particules fines sur le périmètre du SMMAG. Ces dernières années, on a pu l'observer, la législation européenne et l'évolution technologique a permis de fortes réductions des émissions de particules fines à l'échappement des véhicules, notamment sur le transport routier et en particulier des véhicules diesel. C'est ce que vous voyez sur la petite infographie que je vous présente. Néanmoins, on voit les véhicules orangés en haut, ces véhicules diesel. On voit notamment que les émissions de particules fines sont liées assez fortement à l'abrasion des pneus et des freins, et des routes notamment, et les véhicules les plus récents, avec notamment la diminution des émissions liées à la combustion. La proportion de ces deux sources de particules fines s'est inversée, c'est-à-dire qu'ont, on a moins d'émissions à l'échappement, mais plus d'émissions liées notamment au freinage et à l'abrasion, des pneus. Voilà l'effort à poursuivre sur les transports. Diapositive suivante, les analyses Atmo Auvergne Rhône-Alpes reposent sur un réseau métrologique assez développé, un réseau de mesures sur l'ensemble du territoire du SMMAG avec pas loin de dix stations permanentes sur tout le territoire. Ce dispositif est également complété par des stations mobiles, voire par des outils de modélisation de la qualité de l'air qui permettent de visualiser l'exposition du territoire et des populations, mais aussi de faire des inventaires d'émissions. On voit notamment sur la diapositive suivante qu'il y a des différences entre certains territoires. Tout au long de la décennie notamment, les stations de fond ont des concentrations moyennes à l'échelle annuelle inférieure, la valeur réglementaire de 40 microgrammes par mètre cube. Les concentrations moyennes de fond tendent aussi à baisser sur le territoire. C'est ce qu'on peut voir sur le sur le graphique, mais que les niveaux demeurent largement inférieurs à ceux observés en proximité directe de circulation. Ce sont les stations notamment de Grenoble Boulevard et du Rondeau, qui sont au-dessus des valeurs limites, notamment jusque dans les années 2018. La typologie de la zone occasionne aussi des différences significatives puisqu'il y a.

Au sein de la métropole. Les différences sont importantes entre les stations de fond et de proximité routière notamment. On observe des niveaux de concentration sur les stations du Grésivaudan et du Voironnais qui sont aussi du même niveau que les stations métropolitaines, et toutes ces stations dépassent notamment les nouveaux seuils de recommandations de l'OMS. J'y reviendrai sur la diapositive suivante. Rapidement aussi, des productions réalisées par Atmo Auvergne Rhône-Alpes sur des cartographies annuelles communales, donc à l'échelle du périmètre du SMMAG qui sont moins bien entendu téléchargeables sur le site d'ATM Auvergne Rhône-Alpes et des cartes aussi de moyennes annuelles où l'on voit assez précisément le lien aux abords des grands axes de circulation. Les nouveaux seuils OMS donc il y a des seuils de référence qui sont beaucoup plus exigeants pour réduire les effets de la pollution de l'air ambiant sur la santé. On l'a vu le 22 septembre, l'OMS a publié des nouvelles recommandations. On retiendra que pour les PM2 cinq, le seuil sanitaire a été divisé par deux, et sur le dioxyde d'azote, le seuil sanitaire est divisé par quatre. Ça va avoir des incidences aussi sur l'exposition des populations et des dépassements de valeurs limites, puisqu'on avait pu observer sur les anciennes valeurs limites réglementaires qu'aucune population du territoire du SMMAG n'était exposée à ces valeurs limites réglementaires. Avec ces nouveaux seuils, l'OMS, c'est beaucoup plus différent. On est vraiment sur une exposition beaucoup plus forte et on le voit notamment sur l'ozone. C'est ce qu'on peut observer sur les deux graphiques du dessous. Ces valeurs peuvent aussi être fortement influencées par la météo. Sur l'ozone, on le voit sur l'année 2021, 7 % de la population exposée et sur l'année 2020, par exemple, c'était 83 % de la population. Un point rapide, notamment sur le bilan des épisodes de pollution sur le bassin grenoblois depuis dix ans. Un nombre de jours de vigilance pollution a continué de baisser à diminuer en 2021 par rapport aux années précédentes. Quatre épisodes de moins sont enregistrés par rapport à 2020, moins 30 %. Cette baisse, qui est aussi due aux conditions plus favorables pour empêcher la formation d'ozone de conditions météorologiques favorables. L'année a toutefois été marquée l'année 2021 par un important épisode de poussières désertiques et aériennes entre fin février et début mars. Avec sept alertes aux particules fines, dont six étaient liés sur cet épisode de pollution, et enfin rapidement, un retour sur les effets du confinement puisque la pandémie a entraîné des restrictions importantes sur l'ensemble du territoire avec des baisses très fortes de mobilité au cours de l'année 2021 donc, les émissions forcément associées aux transports ont ainsi fortement diminué, notamment, on le voit sur le graphique de gauche, sur le dioxyde d'azote ou les valeurs observées. La courbe orange tout en dessous était vraiment très basse et par contre, elles ont été alors 54 % plus faibles en 2021 qu'à la même période en 2019. Par contre, les particules fines, représenté par le graphique de gauche, ne sont pas tout à fait connues cette même baisse. Voilà, et j'en aurais fini. Avez-vous des questions ?

00:41:55

Président Sylvain Laval: Merci à Arnaud pour cette présentation, M. Remond.

00:41:58

Luc Remond: Oui, juste, ce serait bien aussi de compléter parce que même si ce n'est pas nous qui gérons cette partie-là sur la radioactivité puisque maintenant, il y a une station qui existe sur l'agglo et on a des rapports réguliers. Là-dessus et ce sera intéressant qu'on puisse le voir.

00:42:24

Président Sylvain Laval: Merci M. Escaron.

00:42:28

Dominique Escaron: Par rapport à la pollution automobile ou du trafic, on peut avoir en parallèle l'évolution. Au niveau des kilomètres parcourus, par exemple au trafic routier ? Ce n'est pas tout de dire que ça monte, ça descend, mais si on a deux fois moins de voitures, c'est que c'est normal ou je ne sais pas quoi. On peut relativiser avec, ce que vous mesurez, je ne sais pas le paramètre mis en jeu.

00:42:59

Président Sylvain Laval: M. le Président Ferrari.

00:43:03

Le Président Christophe Ferrari: Une petite question. Peut-être, nous rappeler les éléments de calendrier pour la question de l'évolution des réglementations. En matière de qualité de l'air, C'est pour le moment. On est ça dans le scope et du coup aussi finalement peut-être nous le rappeler parce que c'est bien de regarder ce qui se passe chez nous, mais de regarder aussi. Typiquement, quelles sont les métropoles qui sont aujourd'hui éligibles au contentieux européen et finalement avec cette évolution de la réglementation. C'est l'évolution de la réglementation qui fera que les couvertures de personnes exposées vont évidemment varier. Est-ce que le contentieux européen va s'appuyer sur les normes OMS ? De quelle façon et à quelle échéance. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, le contentieux, il existe. Il n'a pas été mis à l'œuvre à ce stade, l'État ayant dit, ce n'est pas moi perché, ce sont les territoires. Il se débrouille. Le plus important, c'est qu'on puisse avoir ces éléments sur un calendrier. Lorsqu'on regarde quand même vos données tendanciennes sans regarder, les éléments Covid ou pas, sur les oxydes d'azote. La tendance est assez marquée et indéniablement. Je dirai si les tendances

ont suivi, qui serait plutôt logique puisque l'oxyde d'azote, le dioxyde d'azote, est quand même véritablement un polluant primaire, en tout cas très associé au trafic automobile. Ça veut dire que de ce point de vue là, nous ne serions pas dans le contentieux européen tel qu'il est défini aujourd'hui dans le cadre des normes actuelles. C'est un élément quand même qu'il faut signaler. Ce qui ne veut pas dire d'ailleurs qu'il ne faut pas continuer l'effort, mais il faut savoir aussi se dire, à un moment donné, quand il y a des évolutions comme ceux-là qui sont qui sont à l'œuvre dans la question de l'ozone, je crois que là aussi, il faut toujours raison garder parce que quand même, pour un polluant secondaire comme celui de l'ozone, tout ceci va dépendre quand même pour l'essentiel des conditions climatiques météorologiques, température puisque c'est, un facteur qui est extrêmement dépendant de la production d'ozone en période d'été. Il faut quand même avoir en tête que la production d'ozone, elle, a lieu plutôt en périphérie. En fait, c'est la périphérie de la métropole qui est touchée et assez peu le cœur urbain. Il y a vraiment des expositions qui sont aussi variables en fonction de là où on se situe notamment ces polluants d'été sont plutôt effectivement des polluants qui exposent les populations en périphérie plutôt que les populations qui sont situées dans le cœur. Je dirais intra-rocade notamment.

00:46:16

Président Sylvain Laval: Merci beaucoup Arnaud. Vous souhaitez peut-être apporter quelques précisions ou non ?

00:46:24

Arnaud Sallier: Oui, on va boucler sur les éléments de calendrier et puis on vous apportera une réponse lors de la prochaine session.

00:46:32

Le Président Christophe Ferrari: C'est important que tout le monde les en tête, que l'ensemble des membres du conseil syndical les en tête. C'est un très bon signe de voir que les normes baissent, comme c'est toujours un très bon signe, c'est-à-dire qu'on va chercher plus loin l'exigence de qualité, c'est très bien, la question, c'est de savoir quels sont les échéanciers pour cela et surtout de se dire, ce n'est pas parce que la norme a baissé et que du coup, on se situe clairement à des niveaux qui sont aujourd'hui qui les dépassent, que ça doit gommer les efforts qui ont été faits préalablement, je dirais, et qui ont permis d'atteindre des niveaux qui sont aujourd'hui sans commune mesure avec ce que l'agglomération grenobloise a pu connaître par le passé. Puis je le dis sur cette question de qualité de l'air, on a quand même subi d'une certaine façon une forme de marronnier médiatique historique. La cuvette grenobloise, elle l'avait déjà, finalement intrinsèquement. En fait, je dirais des niveaux de qualité de l'air qui étaient de fait plus médiocre que d'autres territoires et quand on regarde les chiffres sur Lyon, quand on regarde les chiffres sur l'est du pays. Il faut aussi se dire qu'on est vraiment sur un sujet qui touche pour l'essentiel quand même bien l'Est du pays, pas l'Ouest du pays parce que les conditions météorologiques, les conditions de dispersion ne sont pas complètement les mêmes. C'est là où il faut évidemment toujours continuer l'effort accentué pour améliorer cette qualité de l'air, puisque le lien à la santé est évidemment fait scientifiquement prouvé. Il nous faut regarder aussi que parfois, les autres métropoles ne sont sans aucun doute pas toujours au même rendez-vous que nous.

00:48:32

Président Sylvain Laval : Merci. Je partage totalement ces propos et j'ajoute, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire, que nous avons vraiment besoin d'avoir une précision de la part des services à la fois de l'état dans la prise en compte des épisodes de pollution sur ses origines. On ne peut pas avoir évidemment la même approche lorsqu'il s'agit de poussière du Sahara qui y sont amenés par les vents ou lorsque nous sommes en période hivernale avec des pics de pollution qui sont essentiellement dus au chauffage individuel. Nous le savons que lorsque nous sommes, comme en ce moment, en période de fortes chaleurs d'été ou là, la circulation automobile a un impact plus fort. Nous avons aussi besoin d'avoir un tri dans les épisodes de pollution qui nous permettent de mieux cibler, de mieux adapter nos mesures et qu'on ne connaisse bien les origines de la pollution pour pouvoir y apporter les bonnes réponses. Je crois qu'il faut aussi que pour le grand public, on ne soit pas dans la confusion sur ces sujets là et que nous puissions nous être plus efficaces dans les réponses à apporter en étant mieux ciblés. Ça demande un travail avec les services de l'État sur la qualification de ces épisodes de pollution et nous continuerons à travailler en ce sens parce que je crois que ce sera vraiment bénéfique pour tout le monde. Est-ce qu'il y a encore des remarques ou des questions ? Je n'en vois pas. Je vous remercie, Arnaud.

- **Note d'information - Les 5 minutes de l'observatoire des mobilités de l'aire grenobloise**

Mobilités urbaine

- **Délibération n°5 Mobilités urbaines - Prolongement ligne D à la gare de Grenoble** –(Rapporteur Sylvain LAVAL)

2DL220107

Président Sylvain Laval : je vous propose de passer au domaine des mobilités urbaines. Nous avons plusieurs délibérations. La première délibération dans ce domaine est relative au prolongement de la ligne D à la gare de Grenoble. Il s'agit d'un projet important puisque vous le savez, la ligne D a été créée en 2017 pour desservir une petite partie de la commune de Saint Martin d'Aire et dès sa conception, il avait été évidemment évoqué le fait qu'elle pourrait être prolongée tant au nord qu'au sud d'ailleurs au nord, donc c'est le la présente proposition. Je vais y revenir et au sud en direction de grand Place. Actuellement, cette ligne relie la station Etienne Graphe à la station détaillée, ce qui représente seulement quatre stations pour une petite longueur de 2,6 kilomètres et une exploitation de 2 à 3 rames de tramway. Nul besoin de vous préciser que tout cela souffre d'un déficit d'attractivité notoire. Il y a des parcours qui sont beaucoup trop courts et un nombre de correspondances élevé. La fréquentation est donc assez faible pour une ligne de tramway puisque lors des derniers comptages, nous avons 5 148 voyages par jour sur cette ligne.

Ce sont des comptages qui commencent à dater un peu puisque nous sommes sur la période d'avant Covid. Néanmoins, on ne peut pas considérer cela comme satisfaisant. Il vous est donc ici proposé de faire de la ligne D une véritable ligne du réseau de transport en commun et de tramway pour la prolonger depuis la station actuelle détaillée en direction de la gare de Grenoble, en insérant sur le tronçon central de notre réseau, ce qui constituerait ainsi une ligne de composée de 18 stations pour huit kilomètres et tout cela devrait être accompagné parallèlement d'un déploiement de matériels de tramways de grande capacité. Cela permettra également d'adapter l'exploitation de la ligne B afin de permettre évidemment d'intercaler les rames les unes avec les autres et de mieux répartir les usagers sur le réseau, donc avec une meilleure qualité de service sur ce tronçon central. Cela permettant d'offrir une liaison directe en desservant le CHU en direction du centre-ville et de la gare de Grenoble. Nul besoin de vous préciser qu'on améliore ainsi l'attractivité du réseau, qu'on conquiert de nouveaux usagers et que gagne également en confort d'utilisation. Pour ce faire, ce sont des aménagements qui sont nécessaires. Il faut donc créer un raccordement entre les différentes voies de tramways au niveau de la station, les tailler par la création notamment d'aiguillages, et est adaptée un certain nombre de stations. Ces travaux sont estimés à ce jour à environ sept millions d'euros.

Il faudra également légèrement réaménager le terminus du côté de la gare, au niveau de la troisième voie de stockage existante, et certainement redimensionner quelques stations, notamment au centre-ville de Grenoble, du côté et le Victor-Hugo d'Alsace-Lorraine, afin d'accueillir plusieurs rames de grande capacité. Tout cela doit évidemment être étudié par rapport au configuration spatiale, mais il vous est donc proposé d'engager ce travail qui est un travail important, de lancer ce dispositif de développement et d'extension de notre réseau avec l'ajout d'une nouvelle ligne supplémentaire qui ne peut plus perdurer dans cette configuration très étriquée et fort peu attractive et qui représente donc un travail d'étude préalable. Ensuite, des travaux d'aménagement à conduire pour viser une mise en service de cette nouvelle ligne pour le début de l'année 2026. La présente délibération vous propose d'engager ce travail. Y-a-t-il des demandes d'intervention ? M. Escaron.

00:53:39

Dominique Escaron: J'entends bien ce qui est proposé, mais la vraie question, c'est comment on arrive à faire une ligne de tramways où il n'y a pas de clients.

00:53:46

Sylvain Laval: Justement, c'est tout. L'intérêt, c'est qu'aujourd'hui, il y a peu de clients parce que ce n'est quasiment pas une ligne de tram. L'idée c'est que, en évitant les correspondances et en desservant des zones directement de forte attractivité, cette ligne va devenir intéressante parce que sur l'ensemble de son parcours, elle dessert de nombreux habitants. Aujourd'hui, les habitants de Saint-Martin-d'Hères ont peu d'intérêt à l'apprendre puisqu'elle ne mène quasiment nulle part. On en

discute, si demain ça devient une vraie ligne sur le réseau, ça sera tout à fait intéressant pour eux en direction du centre-ville, du CHU et de la gare.

00:54:17

Dominique Escaron: M. le Président, vous n'êtes pas sans ignoré que j'adore les appareils qui ne vont nulle part et la question de fond, c'est vraiment dans une politique de processus. C'est-à-dire ? On a réussi dans le passé manifestement à faire une ligne qui n'allait nulle part. Voilà donc ce que je veux dire, c'est que ça doit attirer notre attention. Enfin, ce n'est pas gratuit de faire une ligne qui ne va nulle part. Ma question, c'est quand même de savoir pourquoi, à l'origine, par exemple, cet aiguillage, il n'a pas été prévu dès le départ, pourquoi on est arrivé à concevoir une ligne justement qui ne donne apparemment pas satisfaction aujourd'hui. Enfin, moi je souhaiterais qu'on revienne nettement sur comprendre comment on a réussi à faire ça, parce que c'est quand même ce n'est peut-être pas une ligne, mais il y a au moins quatre arrêts, non ? Là-dedans, où il y a au moins quatre ou cinq arrêts, c'est quand même quelque chose de significatif en termes de coût. À côté, on liste des beaucoup de besoins et finalement, on a réussi à faire un truc qui ne répond à aucun besoin. Moi franchement, ça m'interpelle. Ce n'est pas juste de se dire dans le passé ou tout ça. Il faut être attentif à ce que notre organisation ne reconduise pas quelque chose qui on a déjà mis 1 €.

00:55:29

Président Sylvain Laval : Effectivement, c'est justement tout l'objet de ce projet, c'est de faire en sorte que cette ligne, en devenant une vraie ligne, soit une exploitation qui soit optimale, ce qui n'est pas du tout le cas aujourd'hui. Vous avez raison de le souligner. Ce choix. Laisser à cette si courte distance pour une ligne de tram n'était pas pertinent. Il a toujours été prévu que cette ligne soit agrandie. Le problème, c'est que jusqu'à présent, ça n'a pas n'avait pas été fait, et effectivement, aujourd'hui, il y a des coûts de maintenance qui sont élevés comparativement à une ligne de tramway. En réalisant cette opération, nous rentrons dans des coûts d'exploitation et de gestion qui sont totalement optimisés à la fois sur l'exploitation du matériel et des personnels qui l'exploite. Ce que vous décrivez, M. Escaron est satisfait par ce présent projet puisque évidemment, on a une ligne qui devient une véritable ligne et qui évite les écueils que vous énoncez. C'est d'ailleurs précisé dans le dossier, mais je vous ai épargné de lire l'ensemble des pages de la délibération. Je crois que M. Charrat demande la parole.

00:56:27

Florent Cholat: Oui, merci M. le Président. Cette ligne qui ne mène nulle part c'est quand même 40 mille habitants, un troisième pour l'économie de l'agglomération avec et 18 000 emplois et 40 000 étudiants. C'est à peu près nulle part 100 mille personnes qui sont en journée, et en soirée. On peut se poser la question, mais cela a aussi permis d'aménager beaucoup de choses. Ce bout de ligne, notamment un quartier avec 1500 logements aujourd'hui, et c'est un bout de ligne, le travail qui devait être fait et c'est ce qui nous est proposé, c'est d'avoir une ligne complète avec le président l'a dit, les agrandissements dont on est au Sud pour que celle-ci devienne vraiment attractive et qu'on ait une vraie ligne. Je le rappelle, c'est plus de 1500 logements, qui ont été mis en œuvre grâce à cette arrivée des tramways. Je rejoins le président notamment sur l'enjeu de l'attractivité. C'est le débat qu'on doit avoir aujourd'hui de cette ligne. Je pense qu'on est bien parti parce que ça va pouvoir renforcer la liaison notamment entre les territoires comme je le disais, les territoires qui sont denses en nombre d'habitants puisque là, on parle de 15 000 dans la déambulation d'habitants à 500 mètres. Je le vois à une échelle beaucoup plus large. En termes d'emplois aussi, de nombreuses zones économiques à proximité, il y a le CHU, la clinique Belledonne comme je le disais, 40 000 étudiants, ce n'est pas rien. L'université et le CHU sont les deux plus gros équipements de l'Isère et tous ces territoires, sont des territoires en mutation et en renouvellement urbain, que ce soit à la tranche avec l'intensification qui se fait sur le CHU où il y a le maire de la branche qui peut, mieux en parle que moi. Le renouvellement c'est sur la partie basse, le renouvellement pour Saint-Martin et avant une partie que je connais un peu mieux sur l'avenue Gabriel-Péri. On a pour ambition, avec la métropole, d'en faire un véritable boulevard urbain le pôle de vie qui est en œuvre. Il y a un certain nombre de mutations, notamment sur du tertiaire santé, sur l'extension de la clinique Belledonne. Sans compter le campus qui est en intensification urbaine avec à quelques années plus de 900 logements livrés. Le potentiel est là, le tout c'est de la rendre attractive. Cette liaison aussi entre villes de banlieue si je peux le dire. C'est aussi en cohérence avec la future Ville rose et les feux. Il faut qu'on se le dise et qu'on commence à travailler assez rapidement sur cet enjeu. Ça permet d'anticiper aussi la finalité de l'extension que j'appelle de tous mes vœux. La fin de la congestion au Sud vers Grand Place, c'est aussi des liaisons qu'il va falloir qu'on travaille au SMMAG. Entre villes de première couronne parce que pour éviter d'aller que tout le monde aille au centre-ville pour repartir sur des villes de première, voire deuxième couronne. Voilà, l'enjeu est fort et global. C'est comme ça que je le dirai. Il y a aussi l'enjeu sur le matériel roulant. D'ailleurs, je me félicite pour un investissement qui va être porté sur les 20 rames parce qu'il y a l'itinéraire pour conquérir de nouveaux usagers. Il faut des transports fiables. On en discutait ce

matin fiable et confortable donc, avec un investissement de 80 millions d'euros. Pour l'achat de 20 000 rames. C'est aussi indispensable pour la réussite de ce projet.

01:00:22

Président Sylvain Laval : Merci, M. Trovero à demander la parole.

01:00:26

Jean-Pierre Trovero : Merci M. le Président. Bonjour à tout le monde. Je crois que Brahim Chira a dit déjà pas mal de choses en complément par rapport à l'interrogation. Je rajouterai aussi une autre réflexion à un moment le SMMAG a fait des projections, c'est l'époque qui a fait des projections de développement, de déploiement. On parlait des toiles ferroviaires mais aussi des barreaux ou des maillages qui sont indispensables pour soulager certaines lignes, ça pour en soulager le nid en particulier, et puis d'un autre côté aussi, permettre des déplacements sans qu'on ait de zones blanches, un peu comme l'histoire des téléphones. Je disais le SMMAG a pris la fin, la SNTC a pris ses décisions avec des phasages et dans les phasages, il faut quand même se rappeler, que c'est la capacité d'investissement ou s'il y a un moment ce n'est pas extensibles et sur la même période, il a été décidé et réalisé. En particulier, c'est le prolongement de la ligne mais également la ligne d'arrivée. C'est un tout, un contexte aussi d'investissement où il y a eu des priorisations qui ont été faites, que nous avons fait ensemble et aujourd'hui petit à petit, il y a eu de gros travaux ligneux. Même s'il y a encore des choses à penser dans l'ordre des priorités, la ligne D devient prioritaire dans notre capacité à investir et dans un délai relativement défini.

01:01:49

Président Sylvain Laval : Effectivement, M. Spindler a demandé la parole. Oui.

01:01:55

Bertand Spindler : Oui, je serai très précis. Il y a un mot qui n'a pas été prononcé. Je vais le prononcer de manière purement factuelle. C'est le prolongement de la ligne va mettre Neerpede à deux stations de tram de La Tronche.

01:02:13

Président Sylvain Laval : Merci pour cette précision. La parole est au président Ferrari.

01:02:16

Le Président Christophe Ferrari : Merci. Quelques mots pour rappeler quand même finalement le regard assez visionnaire que nos prédécesseurs ont eus à un moment donné dans la construction de ces lignes de tramways. Puisqu'elle était toujours assortie d'une démarche d'urbanisme et transport. Elles étaient associées à ce que l'on appelait des contrats d'axe. Qui visait tout simplement à construire en proximité des lignes de tramways et à les densifier au bord. Peut-être que d'ailleurs, il sera intéressant, à un moment donné, d'en faire le bilan de cette démarche d'urbanisme et transports, car il y avait des engagements qui avaient été pris par les communes. Là où le tramway passe. Cette dernière s'était engagée à construire, à bâtir. Il ne faut pas chercher qui a été bon élève, qui n'a pas été bon élève plutôt. Tout le monde a été bon élève d'ailleurs. Je crois qu'on voit bien et ça a été dit par Brian Mishara, et on ne peut pas faire l'offense à la ville de Saint-Martin-d'Hères d'avoir été parmi celles qui ont été les plus contributrices ces dernières années à la construction de logements et notamment de logements sociaux.

Aussi une diversification des logements construits. Qui, bien sûr, intéresse les habitants de cette commune, lorsque la métropole construit des logements. Ce sont parfois des personnes qui travaillent à proximité ou un peu plus loin et qui peuvent ainsi venir s'y installer. C'est aussi tout cela qui a été posé derrière ces engagements-là et ils l'ont été tenus. Moi, je salue la démarche parce qu'il y a eu depuis quelque temps aussi une meilleure connaissance des origines, destination de nos concitoyens dans cette agglomération en termes de mobilité. On a toujours l'habitude de penser que finalement, ce que l'on connaît aujourd'hui était connu par nos prédécesseurs. De la même façon, lorsqu'ils ont décidé de faire la construction d'une ligne de tramway, et on sait très bien que les connaissances n'étaient pas aussi poussées à ce stade. On voit bien que les origines destination ont poussé à faire ce lien finalement extrêmement rapide entre Saint-Martin-d'Hères, deuxième ville de la métropole. Je voudrais rappeler et le pôle, le cas CHU qui est à proximité également. Là, on a un véritable enjeu. Finalement de diagonaliser notre métropole et cela me fait tout simplement rebondir sur le projet de câble. Qui est là aussi pourtant. Là aussi, on entend beaucoup. C'est un projet qui ne sert à rien. Toujours vous avez des dizaines de spécialistes, voire des millions de spécialistes de tout dans ce pays qui sont capables de porter des jugements parfois extrêmement, simplement et rapidement sur des sujets. Je trouve que c'est un très beau projet qui vient finalement regarder la ligne et son prolongement d'une façon désormais différente et qui est intéressante. Après, très sérieusement en matière de transports en commun. On attend un sacré effort quand même de l'État pour nous engager tous dans les questions de transition écologique et on sait que les transports en commun vont être assez majeurs. Il serait temps qu'on sorte finalement des contributions homéopathiques. De l'État sur des grands projets d'infrastructures comme ceux-là, parce que nous en avons besoin, si nous voulons encore une fois être au rendez-vous de la ZFE et finalement de faire une ZFE solidaires puisque c'est

cela que nous voulons, et pour l'affaire, il nous faut aussi les moyens de la part de l'État qui a fait les lois. Tout simplement pour nous accompagner.

01:06:35

Président Sylvain Laval : Merci beaucoup. Je ne vois pas d'autre demande de prise de parole. L'on se propose de mettre aux voix cette délibération où les délégués de la métropole et du Grésivaudan ont le droit de vote. Y a-t-il des oppositions ? Les abstentions. C'est donc adopter. Je vous en remercie pour votre réseau.

Exposé des motifs

Entre 2017 et 2019, deux études successives ont été réalisées pour analyser la pertinence d'un maillage du réseau de tramway :

- Une première étude générale sur le principe de maillage, confiée à TTK, dans le cadre de la définition du schéma TC structurant intégré dans le PDU ;
- En 2018-2019, une étude préliminaire d'exploitation et d'insertion réalisée par Egis.

Le principe du maillage tramway a été intégré dès 2018 dans le projet de PDU soumis à enquête publique, bien que les résultats de l'étude préliminaire Egis n'aient pas été alors encore disponibles.

Or, cette étude a mis en évidence certains inconvénients majeurs du maillage complet, qui ont conduit à réinterroger le projet. En effet, si le maillage pouvait présenter plusieurs avantages, notamment en permettant d'offrir aux usagers, à partir d'une origine donnée, plus de destinations sans nécessité de correspondance, et de mieux coordonner l'offre tramway et l'offre bus, il se serait aussi accompagné de plusieurs inconvénients rédhibitoires :

- une réduction des fréquences du tramway en bout de ligne via la mise en place de services partiels. Ceci serait revenu à améliorer l'offre dans le cœur métropolitain, là où les distances parcourues en transport en communs sont les plus faibles et les plus substituables vers les modes actifs, et à la baisser en périphérie là où les besoins sont croissants ;
- une robustesse du réseau fortement amoindrie ;
- une productivité du réseau en baisse avec une diminution de la vitesse commerciale et une augmentation des temps de battements, et ce malgré le fait que l'offre aurait été revue à la baisse en heure de pointe.

Cependant, parmi tous les projets proposés dans le schéma de maillage complet, celui de prolongement de la ligne D au nord en direction de la gare présente de sérieux atouts en termes d'attractivité pour les usagers, de robustesse d'exploitation et de coûts.

Le manque d'attractivité actuel de la ligne D

La ligne D a été créée en 2007 afin de desservir le centre de Saint Martin d'Hères, en articulation avec la ligne C (2006) qui dessert le Domaine Universitaire. Rappelons que, dès sa conception au début des années 2000, dans le cadre du projet de « troisième ligne de tramway » intégrant la ligne C et la ligne C' (devenue D ensuite), le prolongement de la ligne D était déjà envisagé, avec plusieurs variantes imaginées, au nord vers le CHU et la gare, comme au sud vers Grand'Place.

La ligne D relie aujourd'hui Etienne Grappe à Les Taillées Universités avec 4 stations intermédiaires sur une longueur de 2,6 km, une fréquence de 13' à 15', et 2 à 3 rames de type TFS en exploitation selon les périodes.

La ligne D souffre d'un déficit d'attractivité lié à des parcours très courts et à une correspondance obligée pour des destinations importantes (CHU, Grenoble Centre et Gare), voire 2 correspondances pour d'autres destinations (Meylan, Fontaine, Saint Egrève...).

De ce fait, elle présente une fréquentation faible pour une ligne de tramway. La fréquentation de la ligne D était en effet en 2016 de 5 148 voyages par jour en période scolaire (enquête Origine-Destination 2016). La moitié des voyages se font en

correspondances essentiellement avec la ligne B aux Taillées et la ligne C à Neyrpic. En comparaison, la ligne A cumule 100 000 voyages/jour, la ligne B, 80 000 et la ligne C, 52 000

(source : OD 2016).

Ces différences ne sont pas seulement liées à la longueur des lignes puisqu'elles se retrouvent dans le nombre de voyages au km :

2021	Ligne A	Ligne B	Ligne C	Ligne D	Ligne E
Ratios voyages/km	9,6	9,5	8,8	5	5,6

La faible attractivité de la ligne D se constate aussi via les enquêtes satisfaction, le taux de satisfaction des usagers de la ligne D étant de 5 points inférieur à celui de la moyenne du réseau, et plus faible que celui de toutes les autres lignes de tramway et de bus chrono.

ZOOM sur l'enquête satisfaction M TAG 2022

Un taux de satisfaction des usagers supérieur aux autres réseaux comparables.

93,3%

de satisfaction globale pour le réseau M TAG



C6 : Niveau de satisfaction très élevé le au passage en bus articulés

Analyse selon la ligne principale utilisée

	ES+S	Total		TS+S	Total
Tram A	92,8%	704	Chrono C1	90,6%	244
Tram B	95,8%	424	Chrono C2	90,9%	110
Tram C	93,8%	357	Chrono C3	90,0%	175
Tram D	88,2%	94	Chrono C4	91,4%	116
Tram E	94,9%	215	Chrono C5	96,0%	69
			Chrono C6	91,1%	135
			Chrono C7	91,8%	147

D : Niveau de satisfaction très faible

Le projet

Il s'agit de prolonger la ligne D depuis la station actuelle Les Taillées Universités jusqu'à Grenoble Gares, c'est-à-dire en prolongeant la ligne D sur le tronçon central du réseau. La prolongation de la ligne correspond à une nouvelle desserte entre le terminus de la ligne D et la gare de Grenoble : il s'agit d'une **ligne composée de 18 stations pour environ 8 km.**



Ce prolongement se fera en parallèle du déploiement du matériel grande capacité, qui permettra d'affecter des rames grande capacité à 100% sur les lignes A, B et D.

La livraison de 20 nouvelles rames grande capacité permettrait de tirer le maximum de bénéfices de cette nouvelle organisation du réseau.

L'exploitation du réseau serait ainsi organisée sur les bases suivantes :

- La ligne D serait prolongée jusqu'à la gare en s'intercalant sur les voies de la ligne B entre Les Taillées et Grenoble gares. La fréquence pour cette nouvelle ligne D serait de 15 minutes.
- L'exploitation de la ligne B serait adaptée afin de permettre d'intercaler les rames de la nouvelle ligne D prolongée. Dans un premier temps, il serait proposé d'offrir une fréquence de 5 minutes aux deux terminus, à la Presqu'île et à Gières-Université, profitant du fait que sur les deux tronçons d'extrémité, la réserve de capacité est aujourd'hui très forte ;
- Les lignes A, B, C et D seraient exploitées à 100% par du matériel grande capacité. Ceci permettrait de proposer sur la ligne A une fréquence de 5 minutes, offrant la même capacité qu'aujourd'hui
- La ligne E resterait la seule à être exploitée avec des rames TFS standards et une fréquence de 4'30

L'exploitation du réseau pourrait ainsi être schématisée de la manière suivante :

Les avantages du projet

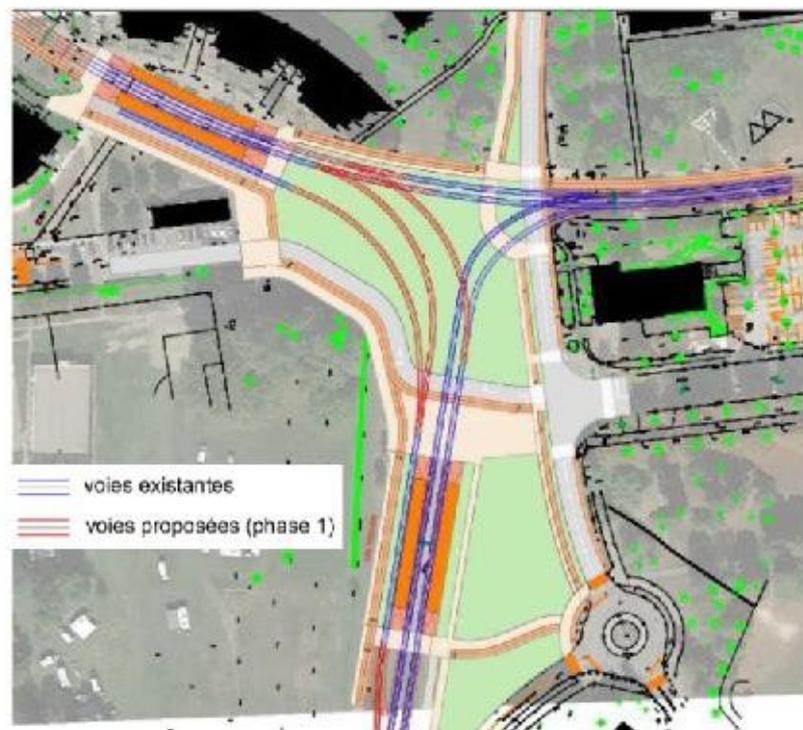
Les avantages de ce projet seront nombreux :

- En offrant une liaison directe vers le CHU, le centre-ville et la gare de Grenoble, le prolongement de la ligne D permettra :
 - o d'améliorer l'attractivité du réseau, notamment pour la moitié des usagers actuels (soit plus de 2500 voyageurs par jour) qui n'auront plus de correspondance obligatoire,
 - o de conquérir de nouveaux usagers, notamment parmi les 15 500 habitants et 5 700 emplois situés dans une bande de 500m autour de la section martinéroise de la ligne

- L'exploitation des lignes A et C avec un parc homogène permettra de fiabiliser leur exploitation et d'améliorer le confort en répartissant mieux les usagers.
- La productivité sera améliorée :
 - o Les rames affectées à la ligne D effectueront un trajet plus long (de 2.6km à 8 km de ligne), qui permettra de mieux utiliser les rames et les conducteurs, avec moins de temps de battement ;
 - o Grâce au remplacement de rames TFS standards par des rames de grande capacité, le réseau pourra, dans le schéma proposé ci-dessus, fonctionner à capacité constante avec un parc en ligne de 78 rames en ligne, soit 9 rames en lignes en moins par rapport à la situation du réseau en 2019. Les moyens ainsi dégagés, évalués à 1,8M€/an, pourront ainsi être redéployés vers d'autres besoins

La description technique du projet :

La mise en œuvre de ce projet est lié à la réalisation d'un raccordement des voies de la ligne D à celles de la ligne B aux Taillées (création d'un nouveau mouvement) :



Ce raccordement des voies de la ligne D à celles de la ligne B aux Taillées (entrée du campus) est **estimé à 7 M€HT (en 2 phases : 5 M€HT + 2 M€HT)** aux conditions économiques de janvier 2019.

Il est aussi nécessaire de réaliser l'aménagement du terminus de la nouvelle ligne D à Grenoble gares en utilisant la 3^{ème} voie de stockage tram existante et avec quelques aménagements complémentaires (*en cours de chiffrage par MTAG : environ 100 k€*).

L'achat de 20 rames de grande capacité, achat qui aurait de toute façon été nécessaire sur le réseau indépendamment du présent projet de prolongement de la ligne D du fait de la vétusté des rames TFS, représentera quant-à-lui un budget d'investissement de l'ordre de 74M€.

Il est aussi nécessaire de rappeler que, de manière là aussi totalement indépendante du présent projet de prolongement de la ligne D, il serait souhaitable d'accompagner l'évolution vers des matériels de grande capacité par un redimensionnement des stations Victor Hugo et

Alsace Lorraine afin qu'elles puissent recevoir chacune deux rames de 44 m, ce qui permettrait ainsi de garantir la robustesse de l'exploitation du tronçon central du réseau.

Ces travaux, estimés 500k€ présentent cependant des difficultés, notamment en termes d'acceptabilité au centre-ville de Grenoble, et doivent encore être expertisés afin de pouvoir être confirmés.

Ainsi, le parc de rames nécessaires à l'exploitation du réseau sera au total composé, à la mise en service de ce projet et en prenant en compte les réserves de 91 rames : 70 rames de type grande capacité et 21 rames de type TFS.

Calendrier prévisionnel des aménagements

- Septembre– décembre 2022 : Finalisation des études préalables (BE spécialisé infra tram, < 25 000€), en lien avec M'TAG
- Février 2023 : Validation programme et lancement consultation études de maîtrise d'œuvre

Mai 2023 – avril 2024 : Etudes AVP-PRO

- Début 2024 : DCE ; DS STRMTG (instruction 5 mois min ; 6 mois habituel)
- Été 2024 : démarrage des travaux
- Été 2025 : phase 2 de travaux si nécessaire
- Mise en service: 1^{er} trimestre 2026

Il vous est donc proposé d'engager le projet de prolongement de la ligne D au nord vers la Gare de Grenoble, dans le cadre préférentiel d'un scénario de renouvellement des rames TFS par l'achat de 20 rames grande capacité à horizon de réalisation du projet.

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 16 décembre 2021 autorisant la signature du contrat OSP N° 2021-58 pour l'exploitation du réseau TAG du 1er janvier 2022 au 31 décembre 2022

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 30 juin 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- décide d'engager les études pour la réalisation du projet de prolongement de la ligne D au nord vers la Gare de Grenoble, dans le cadre préférentiel d'un scénario de renouvellement des rames TFS par l'achat de 20 rames grande capacité à horizon de réalisation du projet.

20 voix pour :

Grenoble-Alpes Métropole : 16 voix

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix

Conclusions adoptées à l'unanimité.

- Délibération n°6 - Mobilités urbaines - Adaptation des lignes Flexo 50 et 51 – ***(Rapporteuse Laetitia RABIH)***

2DL220109

Président Sylvain Laval : la délibération suivante est relative à l'adaptation des lignes Flexo 50 et 51.
La parole est à Mme. Rabih.

01:07:07

Laëtitia Rabih: Je remplace au pied levé notre collègue Coralie Bourdin, à qui nous souhaitons le meilleur de l'établissement puisqu'elle est actuellement empêchée et malade. Dans cette délibération, il s'agit effectivement d'adapter l'offre de transport sur le secteur des Côtes de Sassenage, notamment en améliorant la complémentarité des lignes Flexo 50 et de la ligne sac à dos de 103, tout en supprimant la ligne sac à dos 202. Il faut aussi adapter ici l'offre de la ligne Flexo 51 pour la recalculer sur la fréquentation, tout en maintenant également l'offre pour les besoins scolaires. La délibération propose également que nous puissions prendre en compte cet impact financier et les modalités et les modifications à hauteur de 106 000 € en année pleine par voie d'avenant au contrat d'obligation de service public.

01:08:10

Président Sylvain Laval : Merci beaucoup. Oui, M. Farley.

01:08:14

Simon Farley: Oui, je tiens à souligner l'importance du dialogue entre le SMMAG et les communes et notamment, nos petites communes sur les services Flexible pour une adaptation. Nous n'avons pas tous les mêmes agendas collectifs dans nos communes, et l'adaptation de la ligne flexible à ces agendas est très important, notamment pour le marché. On a créé un marché et il n'y avait pas de ligne flexible qui se calait à ce marché, mais il y a aussi des associations. Il y a un dialogue de qualité, qui se crée entre le SMMAG et les communes et j'en remercie les services.

01:09:01

Président Sylvain Laval : Merci M. Farley. Effectivement, c'est important parce que ces lignes flexibles, d'une certaine manière, c'est un peu de la dentelle sur notre réseau puisqu'elles touchent là notre cœur de cible que sont nos habitants. Des secteurs périphériques et de coteaux qui ont besoin de mobilité majeure et sur lesquelles nous ne pouvons pas amener un chrono bus à haute fréquence, évidemment, sur l'ensemble du territoire. Elles sont là pour capter ces usagers, pour les rabattre aussi en correspondance sur d'autres axes plus structurants, et nous avons besoin de les adapter en permanence, à la fois aux évolutions des usagers, des nouveaux habitants, des scolaires parce qu'il y a aussi une vocation scolaire très importante, avec des horaires plus fixes et des horaires à la demande. C'est vrai que quand on se déplace sur l'ensemble du territoire du SMMAG, on voit les besoins car c'est un travail de mouvement permanent d'une année à l'autre, les choses sont assez modifiées. Nous étions cette semaine chez M. Buisson, à Notre Dame de mes âges et nous avons aussi évoqué ce sujet avec la ligne 72 qu'il connaît bien et sur laquelle il pourrait d'ailleurs témoigner parce que là, on a un dispositif qui est axé aussi sur les usagers professionnels et sur les étudiants, si j'ai bien compris le dispositif qui a placé singulier M. Buisson.

01:10:13

Jérôme Buisson: Merci, M. Sylvain. Nous avons une ligne flexible sur la commune. A Notre Dame des Mésanges qui est coupée en deux par la RN 85 et nous sommes une commune à forte pente. Cette ligne permet effectivement aux usagers de rejoindre Vizille et prendre la gare et d'être dispatchés sur l'agglomération. On avait un peu prévu pour les personnes âgées, les anciens. Il y a aussi une forte demande aussi de la part des étudiants pour essayer de récupérer les trains, et peut-être qu'il va falloir retravailler cette demande ou se rapprocher peut-être de la population et de ressentir réellement quel est le réel besoin parce qu'aujourd'hui ça a été mis en place, c'était un petit peu mis à l'étude mais aujourd'hui, peut-être qu'il faudrait le peaufiner pour avoir une meilleure attractivité.

01:11:06

Président Sylvain Laval : Absolument. C'est aussi l'objet de ces réflexions. C'est qu'à chaque fois que nous réorganisons des lignes pour les rendre plus efficaces, parfois ça nous coûte plus, parfois ça nous coûte moins. Chaque fois que l'argent est dégagé entre guillemets en économie, il est tout de suite évidemment redistribué sur l'amélioration d'autres lignes, sur des créations nouvelles créations. On n'est pas dans une logique budgétaire, mais on est vraiment dans une logique d'amélioration de la qualité du service sur ce réseau. Évidemment, nous aurons besoin dans les années qui viennent de le développer.

01:11:36

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

Exposé des motifs

Dans le cadre du nouveau contrat d'obligation de service public 2022-23 pour l'exploitation du réseau M TAG, l'ensemble des contrats de sous-traitance des lignes de bus Flexo sont renouvelés pour une mise en œuvre au 1er janvier 2023.

Ces contrats sont passés pour une durée de 7 ans, permettant aux transporteurs d'amortir les nouveaux matériels « faible émission » demandés par le SMMAG pour répondre aux enjeux environnementaux de sortie du diesel. De plus ils seront équipés pour le transport de vélo lorsque les tracés et les véhicules le permettent.

Le renouvellement de ces contrats de sous-traitance concerne :

- 23 lignes Flexo (4 lignes ont déjà été renouvelées en septembre 2021)

A l'occasion de ces renouvellements de contrat, il est proposé d'adapter l'offre des lignes Flexo 50 et 51 pour répondre au plus près des besoins principalement scolaires de ces dessertes. Ces marchés entreront en vigueur au 1er janvier 2023.

Flexo 50 (Sassenage Les Côtes –Fontaine La Poya) : desserte des côtes de Sassenage.

La desserte est assurée par la ligne Flexo 50 et les lignes Sacado 202 et 203. Cette offre présente des contraintes remontées par certains parents d'élèves, notamment pour les retours des collégiens à certains arrêts. Il est proposé d'améliorer l'articulation entre la Flexo 50 et les services scolaires :

- Prolongation de la Flexo 50 et de la Sacado 203 jusqu'à l'arrêt « Dent du Loup » ;
- Calage des horaires retours sur les sorties du collège ;
- Amélioration de l'offre régulière : passage de 7 à 12 courses régulières en remplacement des services sur réservation les plus utilisés ;
- Remplacement de la ligne Sacado 202 par les lignes Flexo 50 et Sacado 203 adaptées.

Ces modifications ont été présentées à la commune de Sassenage le 13 avril 2022 ainsi qu'à l'association des habitants des Côtes à la même date. Les propositions ont reçu un accueil favorable. Cette adaptation de la ligne 50 aura lieu en septembre 2022 en cohérence avec la modification des lignes Sacado dont les contrats sont renouvelés en septembre 2022.

Flexo n°51 (Veurey - – St Egrève) : desserte du haut de la commune de Veurey (Le Châtelard) et liaison inter-rives entre Veurey/Noyarey et St Egrève

La ligne Flexo 51 est exploitée depuis 2018 avec 2 véhicules et offre 35 services par jour dont 8 sur réservation, mélangeant des courses internes à Veurey (Chatelard – La Rive) et des courses inter-rives jusqu'à St Egrève. Elle fonctionne avec la ligne Proximo 20 (Veurey – Seyssinet) qui est la ligne principalement utilisée par les habitants de Veurey.

La fréquentation de la ligne 51 est stable avec de l'ordre de 50 montées par jour. L'offre est surdimensionnée par rapport à l'usage, avec une moyenne de fréquentation de 1,6 voyages par course, un maximum de 10 voyages simultanés, et certaines courses très faiblement utilisées.

Il est proposé de :

- concentrer l'offre pour répondre aux besoins des élèves qui se rendent à Sassenage ou à Seyssinet-Pariset ;
- conforter l'offre pour liaison inter-rives (passage de 15 services par jour dont 7 réguliers à 16 dont 8 réguliers) en période haute ;
- proposer des services sur réservation en heures creuses ou en période de vacances.

La ligne pourra être exploitée avec un seul véhicule.

Cette modification, ainsi que les propositions faites pour la ligne Proximo 20 ont été présentées à la commune de Veurey le 22 juin 2022. La date de mise en place est prévue en janvier 2023.

Ces 2 lignes seront en capacités d'emporter 2 à 4 vélos avec les nouveaux véhicules en circulation dans le cadre des nouveaux marchés.

Ces modifications d'offre entraînent un impact financier de -106K€/an.

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 16 décembre 2021 autorisant la signature du contrat OSP N° 2021- 58 pour l'exploitation du réseau TAG du 1er janvier 2022 au 31 décembre 2023

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 30 juin 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide d'adapter l'offre de transport sur le secteur des Côtes de Sassenage, en améliorant la complémentarité des lignes Flexo 50 et Sacado 203, et en supprimant la ligne Sacado 202 ;
- Décide d'adapter l'offre de la ligne Flexo 51 pour la recaler sur la fréquentation tout en maintenant l'offre pour les besoins scolaires ;
- Décide de prendre en compte l'impact financier de ces modifications à hauteur de -106 K€ en année pleine par voie d'avenant au contrat d'obligation de service public

20 voix pour :

Grenoble-Alpes Métropole : 16 voix

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Délégation de service public

Rapporteur : Sylvain LAVAL

- **Délibération n° 7- Mobilités urbaines - Distribution des titres de transport: mise en place du post-paiement sur carte Oûra** (Rapporteur : François BERNIGAUD)

2DL220102

Président Sylvain Laval La délibération suivante est relative au sujet des titres de transport et la parole est à M. bernigaud.

01:11:56

François Bernigaud: Voilà donc qu'on parle d'une offre de dans une offre commerciale qui s'appelle sur mesure et qui en fait cible une un sous ensemble de la fréquentation qu'on appelle les occasionnels fréquents. C'est-à-dire qu'on a des titres qui s'adressent à des usagers qui vont très occasionnellement sur le réseau. On a à l'autre bout ce qui est le fréquentent beaucoup et qui ont des forfaits qui peuvent prendre un abonnement. Entre les deux, on a des gens qui le prennent, parfois souvent sur des courtes périodes, on leur permet d'acheter leur titres à chaque fois qu'ils utilisent le réseau. Sur un système de paiement où, on plafonne en fait leur consommation lorsqu'elles dépassent le montant de l'abonnement, on plafonne la facturation dans le taux qui reste supérieur à celui de l'abonnement. Pour quand même qui pense à s'abonner s'ils deviennent vraiment des utilisateurs fréquents mais qui limitent tout de même leur consommation. Jusqu'à présent, ce titre n'était pas associé au profil d'utilisateur. On n'avait que le profil tout public, alors que le titre abonné s'applique aussi au profil et notamment aux étudiants. L'objet de la délibération. Elle a deux objets. Le premier, c'est de d'appliquer les profils sur ce titre sur mesure, dont l'intérêt augmente avec le télétravail, puisqu'on a des gens qui sont passés de fréquents à l'occasionnel fréquents, ils font moins souvent sur le réseau. Le deuxième objet de la délibération, c'est de permettre de donner accès à ce titre sur la carte courant. Depuis le déploiement récent de la nouvelle version de la billettique, les cartes *courantes* et les cartes M-TAG utilisent la même technologie, ce qui permet de mettre les titres soit sur l'une soit sur l'autre, et donc de faciliter l'hébergement de titres d'un réseau sur la cartouche.

01:14:16

Président Sylvain Laval: Merci pour cette présentation, mais encore une amélioration pour nos usagers. Y a-t-il des demandes d'intervention Mme. **RabihRabhi** ?

01:14:25

Laëtitia Rabih: Je souhaite intervenir et dire à notre collègue François Bernigaud Bravo! Parce que c'est une très belle avancée pour notre futur Pass mobilité puisque évidemment nous intégrerons ces systèmes et pour plusieurs raisons. C'est déjà très simple d'utilisation. Ça permet d'aller chercher de nouveaux usagers et de trouver en fonction de leur utilisation, le titre abonnement le plus approprié.

C'est aussi un outil de conseil dans l'accompagnement de changement des changements de comportement que nous attendons. C'est donc en fait par ce dispositif-là, finalement, un accompagnement supplémentaire que le SMMAG peut proposer à tous les habitants et dans le cadre effectivement toujours le même, d'accompagner et finalement de ne laisser personne au bord de la route des transitions.

01:15:36

Président Sylvain Laval : Merci. Je vous propose de mettre aux voix cette délibération. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? C'est adopté. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

La tarification du réseau MTag propose une offre intitulée « sur mesure » dont le fonctionnement est le suivant :

- le client effectue des voyages au cours d'un mois en validant ;
- à la fin de mois, il est facturé en fonction de son utilisation réelle, au prix unitaire équivalent à un ticket de carnet 10 voyages (1,47€ /voyage) ;
- la facture mensuelle ne peut pas dépasser un plafond équivalent au coût d'un abonnement +10.

Ainsi, le client n'a pas à se poser la question de prendre un abonnement ou non, et sera facturé au plus proche de son utilisation réelle : 1,47€/voyage jusqu'à atteindre 66,30€, puis 0€ par voyage supplémentaire (abonnement mensuel tout public : 60,30€)

Cette disposition est disponible sur l'application mobile uniquement et pour l'abonnement tout public (26-64 ans).

Le nouveau système billettique permet de proposer le post-paiement pour les possesseurs de carte Oûra.

Ce produit tarifaire est destiné aux personnes qui ont une utilisation un peu irrégulière du réseau, ou dont le nombre de voyages par mois rend incertaine la rentabilité de payer un abonnement. Par exemple, ce profil correspond à un certain nombre de salariés qui ont augmenté leur pratique du télétravail : ils ont réduits leurs trajets vers leurs lieux habituels de travail et peuvent hésiter à s'engager sur un abonnement. La souplesse du « sur mesure » est adaptée à ce type de situation et constitue une solution de nature à reconquérir la clientèle.

Il est proposé d'étendre les titres de transport « sur mesure » aux titulaires de cartes Oûra, et de proposer des plafonds mensuels correspondant aux différents profils d'âge :

- 4-17 ans
- 18-24 ans
- 25-64 ans
- 65 – 74 ans

Les plafonds, c'est-à-dire le maximum que peut atteindre une facture mensuelle, en fonction des profils sont les suivants :

Profil	Tarif abonnement mensuel	Plafond du « sur mesure »
4-17 ans	19,50 €	21,50 €
18-24 ans	15,10 €	16,60 €
25-64 ans	60,30 €	66,30 €
65-74 ans	31,60 €	34,80 €

La date de naissance du titulaire de la carte Oûra faisant partie du profil, un client qui change de tranche d'âge n'aura aucune démarche à faire, et sera facturé selon son profil.

Cette mesure est proposée pour une mise en place à la rentrée de septembre 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 16 décembre 2021 autorisant la signature du contrat OSP N° 2021-58 pour l'exploitation du réseau TAG du 1^{er} janvier 2022 au 31 décembre 2023

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 30 juin 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve la distribution de l'offre existante de post-paiement « sur mesure » sur les cartes Oûra
- Accepte d'étendre l'offre sur mesure avec des plafonds de facturation mensuelle correspondant aux différents profils d'âge, et équivalent au prix de l'abonnement mensuel majoré de 10%.

20 voix pour :

Grenoble-Alpes Métropole : 16 voix

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix

Conclusions adoptées à l'unanimité.

- Note d'information - Mobilités urbaines - Note de conjoncture janvier - avril 2022 - Réseaux de transport en commun M Tag et M Tougo

2NI220013

Rapporteuses Laetitia RABIH et Coralie BOURDELAIN

Président Sylvain Laval : je vous propose de passer au point suivant qui est la note de conjoncture des réseaux de transports en commun M-TAG puisque nous restons dans le thème des transports en commun et de nos deux réseaux dont il est intéressant d'avoir un rendu de situation. La parole est à Mme. Rabih.

01:16:05

Laëtitia Rabih: Oui, merci donc pour M-TAG et pour tout Go en lieu et place de Coralie Bourreau de l'Ain. Vous présentez en fait une note de conjoncture qui vient finalement objectiver un certain nombre de ressentis, de choses qu'on a pu se dire, d'éléments qui des fois étaient d'une appréciation très différenciée entre les uns et les autres, puisque évidemment, il nous fallait en fait les corroborer aux réalités chiffrées et en l'occurrence, nous avons là les chiffres qui s'appuient sur les données fournies par les opérateurs eux-mêmes. En synthèse, on peut se dire que pour le réseau interne, nous avons finalement un niveau d'offre qui est très proche du niveau nominal qui a été établi depuis septembre 2021 et qui atteint sur le premier quadrimestre 2022 97 % de l'offre réalisée en 2019. C'est-à-dire qu'on est quasiment revenu à une proposition et à une offre identique à 3 % près comme vous le constatez, les indicateurs du réseau sont donc positifs par rapport à 2021, mais le début d'année 2022 est encore marqué par des effets de restrictions gouvernementales liées à la pandémie. Cela a ralenti la reprise de la fréquentation, qui était à 66 % en janvier et qui revient aujourd'hui à 80 %, et un plafond que nous avons du mal à dépasser au niveau de la fréquentation, donc à rapprocher évidemment des 97 % que nous retrouvons par rapport à l'offre nominale. On voit bien effectivement que le décalage est réel et que nous avons toujours un niveau d'offre supérieur à celui de la fréquentation réelle. Nous avons toutefois une fréquentation qui, en moyenne sur l'année, s'établit à 73 % de 2019 au premier quadrimestre et nous avons une prévision contractuelle à de 86 %. Au niveau des recettes, évidemment, elles pâtissent de la différence que nous venons de voir et les objectifs de recettes contractuels ne sont donc pas atteints sur cette période, avec un retard de 629 000 € à fin avril. La fin des restrictions et la fin de l'obligation du port du masque dans les transports publics, intervenue le 16 mai, devraient toutefois favoriser la poursuite et la reprise. Les mois de mai et juin ainsi que l'été n'étant pas habituellement des mois chargés, la tendance pourra réellement se mesurer après la rentrée, sans doute au mois d'octobre novembre. Je propose d'en rester là sur le réseau M-TAG, de passer sur la note pour le réseau de transport Tougo et peut-être d'en débattre ensuite. L'appareil, en synthèse, peut être dit qu'au cours des années 2020 et 2021, du fait de la crise sanitaire, fonctionnement des lignes Togo a été fortement perturbé avec des épisodes de confort de confinement, la fermeture des remontées mécaniques des stations de ski, des jauges à 50 %

imposées aux élèves de collèges et lycées et pratique fortement encouragée également du télétravail jusqu'au mois de mars 2022. De ce fait, l'offre en transports en kilomètres commerciaux a pâti de la situation, tout comme la fréquentation des lignes mesurée par les validations, donc effectuées par les usagers. Néanmoins, un roulement d'activité est constaté depuis le mois de mars 2022 qui nous permet permettant de rejoindre ponctuellement les niveaux de pré-vides en termes d'offre, de fréquentation et de recettes. Il est à noter enfin que le retour de la fréquentation en 2022 à 1 niveau équivalent à celui de 2019, principalement porté par les voyageurs scolaires qui ont retrouvé leurs habitudes de déplacement. Ce sont des chiffres. Cela se retrouve sur les réseaux aux profils comparables. Le retour aux autres publics, notamment salariés et occasionnels, est moins marqué et il suit la même tendance que celle que nous observons sur le réseau M-TAG.

01:20:30

Président Sylvain Laval : Président. Merci beaucoup Mme. Rabih. Je crois que ces éléments sont extrêmement éclairants sur la situation de nos réseaux à la fois basés sur la réalité des faits, qui est là. On voit bien que malheureusement, nous avons encore des difficultés sur la fréquentation de nos réseaux, mais que pour autant les moyens sont là, ils sont au rendez-vous puisque l'offre reste soutenue. Le service est de qualité et je vous remercie d'avoir apporté les derniers chiffres qui sont éclairants puisque vous faisiez état de 97 % de niveaux d'offre, notamment sur le réseau MP AG. Je crois que c'est bien que nous partagions ici parce qu'on entend parfois ici ou là quelques inexactitudes qui peuvent circuler. Je ne voudrais pas que l'opinion soit désinformée sur ces questions-là puisque quand nous sommes sur 97 % de niveaux d'offres, je crois que tout le monde comprend bien ici que c'est quasiment imperceptible pour l'utilisateur. Cela relève de l'organisation et de la gestion de la société de transport mais évidemment, ce qui compte, c'est la qualité du service et je crois que c'est important aussi de le souligner. Nous connaissons la singularité du réseau Tougo aussi avec son absence d'émission scolaire très dominante et pour autant, les besoins sont là et nous travaillons ici à l'amélioration régulière de l'offre sur ce sujet, mais le gros enjeu, c'est de continuer de reconquérir des usagers, de revenir à des niveaux de fréquentation équivalents à ce qu'il était lorsque la crise sanitaire n'était pas encore passée par là, voire à gagner évidemment de nouveaux usagers sur l'ensemble de notre territoire. C'est évidemment l'ambition collective qui est la nôtre et la difficulté d'adaptation aussi aux évolutions permanentes sur les usages des uns et des autres. Voilà, je crois que c'est important de prendre le temps régulièrement de faire état de l'évolution de la situation de nos réseaux, mais surtout de nos usagers, parce que c'est bien d'eux dont il s'agit. M. le Président.

01:22:16

Le Président Christophe Ferrari : C'est en marge de cette note de conjoncture, dès lors que c'était théoriquement encore libre de lignes qui en était le rapporteur. Je voudrais en profiter pour rendre hommage au travail qu'elle a conduit suite à l'accident entre guillemets qui est survenu sur le pont de Brignoles et toute la vélocité qu'il a fallu mettre en place pour arriver à réadapter une offre de transport au service de nos concitoyens. Face surtout au silence de l'État par rapport à la demande qui avait été faite par le président Barbier et moi-même sur la gratuité de l'autoroute. Il est clair que même si les perspectives telles qu'elles viennent d'être annoncées sont on ne peut plus encourageantes, on a encore besoin d'une certaine souplesse dans l'organisation du transport de manière à pouvoir, à la demande, répondre aux attentes de nos concitoyens face à l'adversité, si je puis dire.

01:23:11

Président Sylvain Laval : Seulement. Y a-t-il d'autres demandes d'intervention ? Je n'en vois pas.

PREAMBULE

La présente note permet de mesurer l'évolution de l'offre de transport, de la fréquentation et des recettes, entre le premier trimestre 2019 - année dite « de référence », pré Covid-19 - et le premier trimestre 2022, sur les réseaux de transport public M Tag, desservant le territoire de la métropole grenobloise, et M TouGo, couvrant le territoire du Grésivaudan. Elle s'appuie sur les données fournies par les opérateurs.

Ces réseaux sont respectivement exploités par :

- La SPL M TAG, pour le réseau M Tag, un contrat d'obligations de service public (OSP) signé le 22 décembre 2021, pour les années 2022 et 2023 ;
- Le groupement de transporteurs privés G'R4 (composé de Keolis, Cars Philibert, Autocars Dalbon Goulaz et SNVA Europe Autocars), pour le réseau M TouGo, un contrat de délégation de service public (DSP) signé le 19 août 2015, pour la période du 1^{er} septembre 2015 au 31 août 2022, prolongé par voie d'avenant jusqu'au 31 août 2024.

Le SMMAG contractualise avec ses opérateurs un niveau d'offre et de qualité de service, et leur fixe des objectifs de fréquentation et de recettes, avec transfert d'une part de risque commercial.

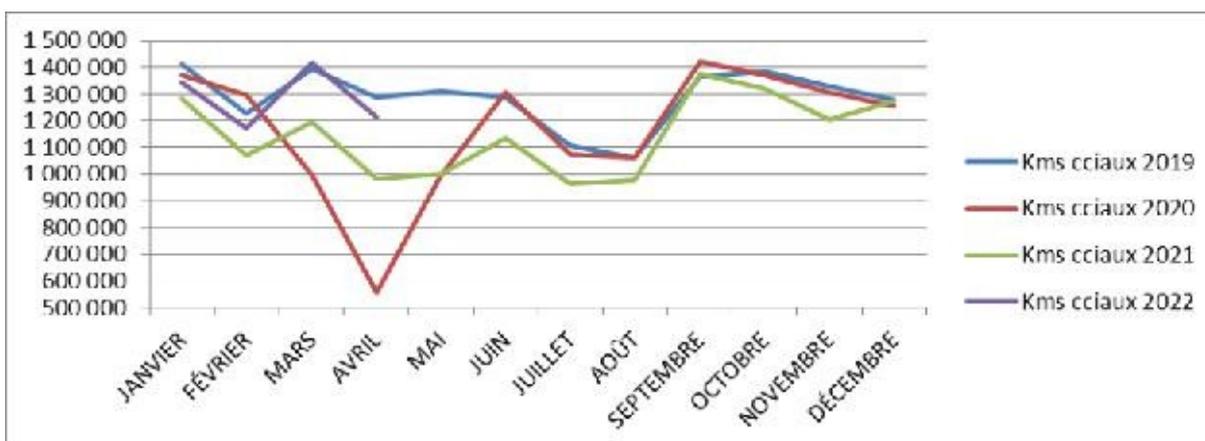
Les chiffres du premier quadrimestre 2022 restent marqués par le contexte de crise sanitaire, tout en laissant entrevoir une reprise progressive de la fréquentation et des recettes.

RESEAU M TAG

Le réseau M Tag est structuré en quatre gammes de lignes, afin de répondre aux différents besoins de déplacement sur le territoire métropolitain : les lignes de tramway (5 lignes) et Chrono (7) pour le réseau structurant, et les lignes Proximo (12) et Flexo (26) pour le réseau de proximité. Les lignes Flexo proposent des services réguliers ou sur réservation. Des services scolaires (Sacado) viennent compléter cette offre ainsi qu'un service sur réservation dédié aux personnes à mobilité réduite (Flexo +).

1. OFFRE DE TRANSPORT

Les kilomètres commerciaux réalisés¹ au cours du premier quadrimestre 2022 (janvier - avril) s'élèvent en cumulé à 5,1M (contre 5,3M en 2019), ce qui représente en moyenne un niveau d'offre de près de 97% par rapport au réalisé de la période de référence (janvier - avril 2019), ainsi que par rapport au cadrage contractuel.



¹ Kms réalisés = kms théoriques mis en œuvre, majorés ou minorés des aléas connus

L'écart d'offre par rapport au cadrage contractuel s'explique principalement par des kilomètres perdus pour cause de droit de retrait et de grève.

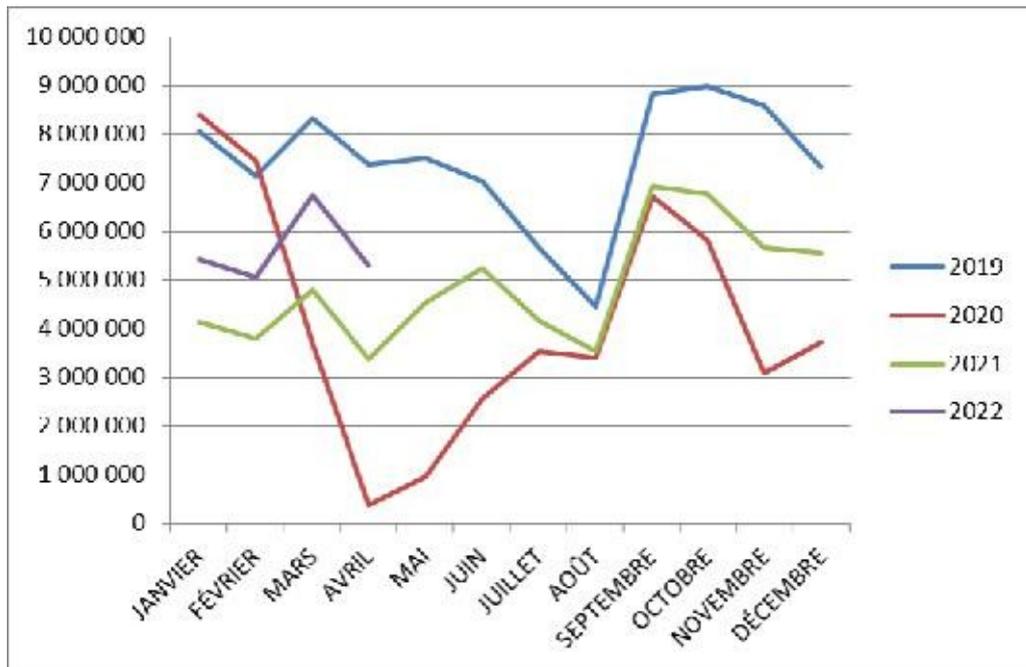
2. FREQUENTATION²

Le début d'année 2022 a été marqué par la 5^{ème} vague de Covid-19, particulièrement en janvier avec une remise en place de mesures contraignantes comme le télétravail obligatoire, des isolements renforcés et des jauges pour les événements.

La fréquentation du réseau en nombre de voyages s'établit à 22,5M sur le premier quadrimestre 2022, et progresse de +40% comparativement à la même période en 2021 (16,1M de voyages), sans toutefois retrouver le niveau de 2019 (30,9M de voyages).

La fréquentation du premier quadrimestre 2022 s'établit ainsi en moyenne à 73% du niveau de référence 2019, et poursuit sa remontée par rapport à 2021. La tendance est plutôt positive, puisque sur les mois de mars et avril, hors effet droit de retrait, le réseau M Tag a retrouvé un niveau de fréquentation à 80% du niveau 2019, après avoir été à 66 % en janvier. Il est donc

encore un peu en- deçà des prévisions du contrat OSP, mais progresse.



² Nombre de voyages totaux (intégrant les voyages non validés et les voyages en fraude avec évaporation de recettes)

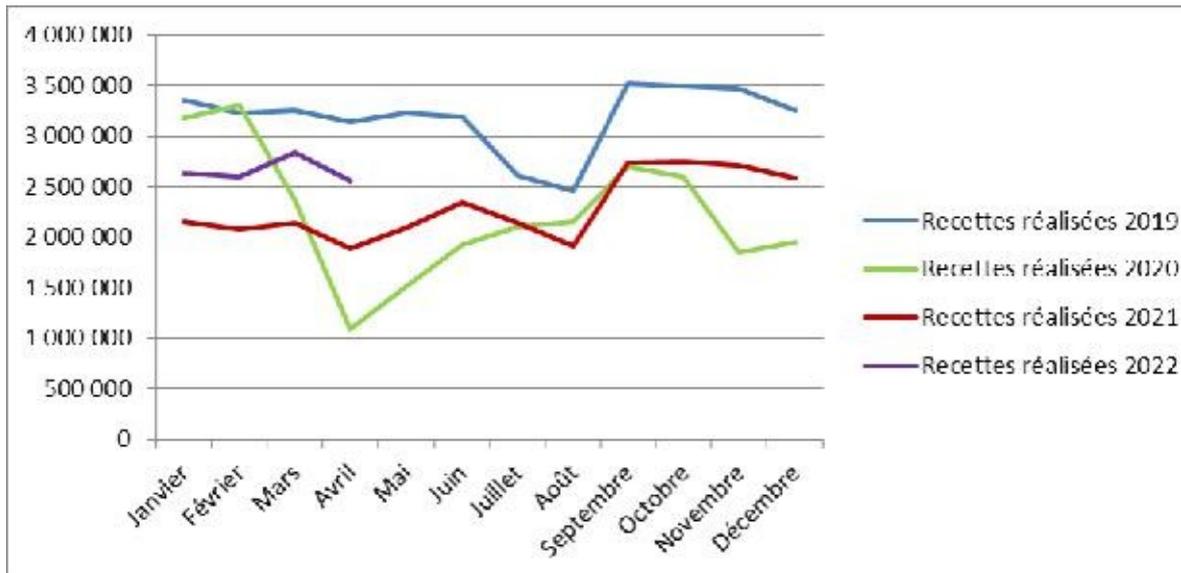
1. RECETTES ET VENTES

Les recettes perçues au cours du premier quadrimestre 2022 s'établissent à 10,6M€ HT, contre 8,3M€ HT sur la même période en 2021 (soit +28%), et 13M€ HT en 2019 (soit encore un niveau de recettes sur la période de janvier à avril 2022 inférieur de -18 % par rapport à la période de référence).

Les recettes sur cette période sont inférieures aux objectifs contractuels du contrat OSP : à fin avril 2022, le manque à gagner s'élève à -629K€ sur les quatre premiers mois, avec un écart de -9% sur janvier, qui se stabilise ensuite à -4% sur les mois de mars et avril.

Cette évolution est principalement liée à la variation du niveau de fréquentation, la grille tarifaire étant restée stable entre 2019 et 2021 (modération de l'évolution des tarifs en septembre 2019 et gel tarifaire en septembre 2020 et septembre 2021, mise en place de mesures commerciales de compensation de la diminution d'offre et de gratuité). Les tarifs ont été ajustés au niveau de l'inflation 2021 (+1,4% en moyenne) au 1^{er} janvier 2022.

La structure des ventes n'a pas varié, avec un poids des abonnements et des titres à voyages similaire à la situation 2019. Un léger glissement des abonnements annuels vers des abonnements mensuels est à noter. Cela signifie que la perte de fréquentation concerne aussi bien les usagers réguliers qu'occasionnels.



On peut relever, à période comparable, que le niveau de fréquentation 2022 est inférieur de -27% au niveau de 2019, et les recettes de -18%. Cela s'explique notamment par la baisse de mobilité des abonnements, c'est-à-dire qu'une personne titulaire d'un abonnement voyage moins avec son abonnement, alors qu'elle a payé le même prix : la recette baisse donc moins que le nombre de voyages.

Par exemple, en 2019, on comptait en moyenne 42 déplacements par mois pour un abonnement annuel tout public, alors qu'il est de 33 déplacements par mois début 2022.

Cet effet « d'amortisseur » joue en faveur des recettes lorsque la fréquentation baisse, mais a l'effet inverse lorsque la fréquentation remonte.

Entre février et avril, la mobilité des abonnements affiche une tendance à la hausse, qui reste à confirmer dans les résultats à partir de mai.

1. EFFECTIFS MOYENS

Les effectifs moyens présents à fin avril s'établissent à 1 444,4 ETP³ - en intégrant les ETP heures supplémentaires ainsi que les ETP de stockage de congés payés -, soit +29,7 ETP par rapport à n-1, dont +34,7 ETP conducteurs et -5 ETP hors conducteurs.

2. SYNTHÈSE

Un niveau d'offre très proche du niveau nominal a été rétabli depuis septembre 2021, et atteint sur le premier quadrimestre 2022 97% de l'offre réalisée en 2019.

Les indicateurs du réseau sont positifs par rapport à 2021, mais le début d'année 2022 est encore marqué par les effets des restrictions gouvernementales liées à la pandémie. Cela a ralenti la reprise de la fréquentation, qui était à 66 % en janvier et revient toutefois à 80% - hors effet droit de retrait - du niveau de 2019 en mars et avril. La fréquentation s'établit en moyenne à 73%⁴ de 2019 au premier quadrimestre, pour une prévision contractuelle de 86%.

Les recettes pâtissent de cette situation, et les objectifs de recettes contractuels ne sont pas atteints sur la période, avec un retard de 629K€ à fin avril.

La fin des restrictions et la fin de l'obligation du port du masque dans les transports publics intervenue le 16 mai devraient favoriser la poursuite de la reprise. Les mois de mai et juin ainsi

que l'été n'étant pas habituellement des mois chargés, la tendance pourra se mesurer en octobre, après la rentrée.

³ ETP : équivalent temps plein

⁴ Effets et aléas inclus

Il est pris acte de la note de conjoncture

- **Délibération n° 8 - Mobilités Urbaines - Contrat d'obligations de service public (OSP) 2022-2023 confié à la SPL MTAG pour l'exploitation du réseau TAG - Avenant 1**

2DL220078

Président Sylvain Laval : Je propose de passer au point suivant, qui est relatif au contrat d'obligation de service public avec la société, confié à la société MT AG, avec un avenant numéro un. Alors, n'étant un des rares dans cette salle à ne pas siéger au conseil d'administration de M-TAG, il me revient donc le grand bonheur de rapporter cette délibération sur laquelle je précise que l'ensemble des membres du conseil d'administration ne prendront donc pas part au vote. Vous me permettrez donc de prendre le temps d'expliquer cette délibération qui est importante et qui est un peu fournie en termes de contenu. Vous le savez, nous avons un contrat d'obligation de service public qui a été confié à la société Thalès pour l'exploitation du réseau de transport urbain à compter du 1^{er} janvier 2022, qui court jusqu'au 31 décembre 2023. Nul n'est sans savoir ici que des nouveaux événements avec un contexte général évoluant.

Un avenant apparaît nécessaire pour modifier les impacts sur les coûts de fonctionnement et d'investissement. Les premières mesures qui vous sont proposées dans cet avenant visent à préserver le pouvoir d'achat de nos usagers et de nos concitoyens face à la forte inflation que nous connaissons depuis le début de l'année, au regard notamment de la hausse significative des prix de l'énergie. Il est donc proposé de geler l'actualisation des tarifs sur l'inflation qui était prévue par le contrat au 1^{er} septembre 2022, et de reporter cette question au début de l'année 2023, qui sera à réévaluer au regard à la fois du contexte économique du moment et de la situation sur lequel nous aurons à nous prononcer. Il apparaît de bon aloi de préserver le pouvoir d'achat des usagers dans les temps qui courent. Il est aussi proposé de mettre à jour les tranches de quotient familial pour les adapter aux dernières revalorisations des minimas sociaux.

Dans le même esprit que ce qui a été évoqué précédemment et que le Guide d'instruction de la tarification sur le solidaire soit lui aussi actualisé. En conséquence, il est aussi proposé de faciliter l'accès aux offres promotionnelles menées par M-TAG pour notamment les réductions tarifaires qui sont proposées et qu'elles soient directement déduites sur le titre, pour que cela soit évidemment plus simple, plus lisible et plus attractif pour les usagers. En second lieu, il vous est proposé également de valider des mesures de saisonnalité sur le réseau M-TAG du fait de l'organisation de l'année scolaire, notamment sur le secteur universitaire et la période de stage à compter de Mimer avec un calendrier qui est spécifiquement adapté. Enfin, il vous est aussi proposé d'intégrer les impacts des libérations que nous avons prises précédemment sur la réorganisation de dessertes de lignes scolaires, notamment la 66. L'avenant propose également, au regard des difficultés de recrutement que rencontre la société, notamment dans le domaine de la maintenance. Je précise que douze postes sont actuellement vacants sur ce secteur, ce qui n'est pas sans poser évidemment des difficultés. Il y a donc eu des moindres embauches que prévu. De manière involontaire, il est donc proposé d'actualiser en conséquence, de l'ordre de 970 000 € le programme d'embauches et de 500 000 € celui de la maintenance. En espérant que cela, évidemment, se résolve au plus vite. Il est également prévu dans cet avenant d'intégrer plusieurs opérations. Qui n'était pas envisagé initialement, notamment au gré d'opérations d'aménagement, des démontages d'anciennes lignes aériennes de contact pour 78 000 € en 2020, de 95 000 € en 2023. Il est aussi prévu la fourniture de deux bornes d'information voyageurs supplémentaires et la remise en état de la voie de tram B au niveau de l'avenue des Martyrs à Grenoble, suite à un affaissement pour l'intégrer dans le programme pluriannuel d'investissement.

Ensuite, il est également prévu de mettre à jour le règlement d'exploitation afin de valider l'accès dans les tramways à des scooters électriques utilisés par les personnes à mobilité réduite. C'est une grande avancée pour nos usagers qui ont et sont à mobilité réduite puisque c'était une demande ancienne

qu'ils formulaient et que la réglementation ne permettait pas jusqu'alors. Les choses ont récemment évolué au niveau national et donc nous allons pouvoir accepter ces véhicules dans les tramways et de faire en sorte de maintenir notre exemplarité en matière d'accessibilité sur notre réseau de transports. C'est quelque chose, je le sais, auquel nous sommes tous très attachés ici et auxquels les associations d'usagers tiennent aussi beaucoup. Enfin, il est aussi proposé d'intégrer la même année l'amende pour non-validation, pour lutter contre la fraude que nous avons déjà évoquée dans cette instance et qui a essentiellement une valeur pédagogique et qui sera utilisée évidemment dans cet esprit, par les équipes de contrôle. Enfin, en dernier lieu, nous avons encore des précisions sur le rôle de l'opérateur en termes de la réalisation d'un certain nombre d'investissements, à ajuster les modalités de reversement des recettes du mois de juillet et bien d'intégrer l'inventaire des biens mis à la disposition de l'exploitant. Au global, l'ensemble de ces mesures proposées conduisent à une réduction du forfait de charges de 2 231 729 € en 2022 et de 75 000.00 5 € pour 2023. Voilà, pour être parfaitement précis, ce que contient cet avenant. Y a-t-il des remarques, des demandes d'intervention ? Mme. Rabih.

01:28:39

Laëtitia Rabih: Merci. Moi, j'aimerais beaucoup qu'on puisse effectivement constater avec cet avenant numéro un au contrat de respect. Finalement, l'adaptation au réel que nous demandons aussi à l'opérateur, comme nous l'avons demandé au moment où nous avons voté le plan de transport adapté, parce que ça correspondait à une situation qui se présentait à nous et dans ces mesures sociales je crois que là, il est nécessaire de prendre un temps pour bien comprendre le choix politique extrêmement fort qui est proposée ici, notamment en matière de tarification, puisque effectivement, cela a été rappelé par le président. L'inflation ne cesse de progresser et qu'il nous faut évidemment être aux côtés des habitants du territoire et de surtout prendre des mesures qui n'aggrave pas leurs dépenses du quotidien. L'inflation, ce sont les prix de l'énergie qui ont augmenté de 33 % par rapport à juin 2021, ceux de la consommation à plus de 6,5 % en un an, enfin ceux des services de 3,2 % sur la même période. Le gel, donc en septembre 2022, de l'actualisation des tarifs et son report en fait en 2023 est évidemment une mesure conséquente et intéressante et je pense qu'il faut en prendre la mesure et la saluer. Dire également que la politique de tarification qui est conduite actuellement, sa révision, son analyse tous ensemble sur les trois territoires reflète de la métropole et là en fait pour conséquence à renforcer en fait cette politique solidaire. Je crois que ce groupe de travail a été pensé dans ce sens et on l'a vu avec un tableau plus on le voit aujourd'hui également. Tout cela nous conduit finalement à renforcer cette politique solidaire et veiller toujours pareillement que personne ne sort en fait de cette tarification dédiée on a bien conscience aussi de l'effort que ça demande, puisqu'avec la crise actuelle qui pourrait s'amplifier, nous risquons évidemment d'avoir de plus en plus d'usagers sur le dispositif pastel. Cela a été dit tout à l'heure, je crois que c'était par le président Christophe Ferrari mais c'est vrai que plutôt que de mesurer finalement à des niveaux qui sont quand même micrométrique les retards ou les minutes ou les secondes par ci par là qui manqueraient pour rejoindre les 100 % de l'offre nominale des 97 à 100 % nominale plutôt aussi que toujours d'analyser des budgets comme si nous étions finalement un simple cabinet privé d'audit financier. Je pense qu'il est aussi intéressant de s'occuper dans cet hémicycle de nos usagers les plus fragiles et comme nous le faisons, ça a été redit aussi avec Coralie Bourg de l'Ain de dire En fait, dans cette période de crise, voilà qui s'annonce de difficultés pour toutes et tous que le SMMAG au côté de la métropole, aux côtés des communautés de communes de nos territoires SMMAG n'oublie personne et cherche les moyens de les accompagner au quotidien et de préserver leur pouvoir d'achat c'est ce que nous conduisons en essayant chaque fois de nous adapter le plus possible au réel.

01:32:32

Président Sylvain Laval : Merci M. Trovero.

01:32:35

Jean-Paul Trovero: Merci M. le Président, simplement pour dire que dans le contexte actuel, le fait que nous puissions travailler SMMAG et M-TAG de manière conjointe par rapport à l'OAP, c'est une très bonne chose parce que ça prouve qu'il y a une bonne réactivité de la part des actionnaires vis-à-vis de M-TAG et que la réactivité, et la temporalité sont bien calées, c'est très important parce que ça permet pour l'entreprise d'avoir une meilleure visibilité et surtout d'être réconforté entre guillemets dans ses démarches et face aux exigences qui sont aujourd'hui celles qu'elle rencontre, et notamment avec les augmentations diverses et variées il y a des difficultés financières qui viennent au fil de l'eau et la réactivité par rapport au contrôle est importante, espérons qu'elle n'est pas toujours désavenante parce que cela voudrait dire qu'il y a un autre problème, plus structurel, qu'il faudrait qu'on revienne, lors de l'analyse de ce premier contrat, pour fabriquer tout son contrat qui va bientôt arriver et sur lequel il faut qu'on s'attelle en tout cas, il y a une bonne réactivité et cela rassure l'entreprise, mais également les agents et les salariés, c'est vrai qu'il y a des mesures maintenant sur les problèmes tarifaires c'est un peu différent entre recettes puisque les recettes maintenant elles vont au SMMAG.

Le fait que le SMMAG prenne des décisions de cette nature, ce n'est pas neutre dans le fonctionnement au quotidien de même temps. Je tenais à le dire, juste un point qui est important parce que, il peut paraître anecdotique dans cet avenant numéro un, mais il ne l'est pas. C'est le fait que, les personnes à mobilité réduite avec les fameux scooters électriques pourront prendre les trams, et ça dans ce contexte d'accessibilité, dans ce contexte actuel, c'est une belle réponse que nous donnons à ces personnes qui attendaient ça depuis très longtemps. Ça va aussi faciliter le travail, de nos personnes qui en charge de contrôler et de gérer. Jusqu'à présent ça créait des soucis aux personnes mais également à nos contrôleurs. Voilà une très belle avancée aussi pour le coût très social et qui ne coûte rien si ce n'est d'avoir pris la décision de dire oui.

01:35:16

Président Sylvain Laval : Merci absolument. Je ne vois pas d'autres demandes d'intervention. Je propose aux quelques personnes qui restent détentrices d'un droit de vote dans cet hémicycle de s'exprimer sur cet avenant numéro un. Je rappelle que M. Bejjaji, Mme. Belair, M. Trovero, Mme. Rabih, M. Escaron, M. Baile, M. Farley ne prennent pas part au vote ainsi que Mme. Hours et Mme. Gerard non plus. Je mets donc aux voix cette délibération. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? Trois abstentions. Très bien et qui est pour ? Ça fait huit votes normalement. Oui, mais on a compté ça. Mme. Maigret, vous êtes encore là ? Mme. Maigret, normalement doit voter si elle nous entend. En tout cas, la délibération est adoptée. Je vous remercie.

Exposé des motifs

Le SMMAG a confié à la SPL M TAG, par délibération en date du 16 décembre 2021, l'exécution du contrat d'obligations de service public pour l'exploitation du réseau de transport urbain TAG, du 1^{er} janvier 2022 au 31 décembre 2023.

Au regard de plusieurs événements nouveaux et du contexte général du 1^{er} semestre 2022, les parties conviennent de conclure un avenant à ce contrat portant sur différents aspects du contrat avec des impacts sur les coûts de fonctionnement et d'investissement.

En premier lieu, le présent avenant vous propose d'acter plusieurs mesures visant à préserver le pouvoir d'achat des ménages face à la forte inflation du début d'année 2022, qui se traduit en particulier par une hausse significative des prix de l'énergie. Ainsi, mi-juin 2022, le prix moyen du litre d'essence, une fois la remise accordée par l'Etat prise en compte, était de 2,16€/L pour le diesel et de 2,05€/L pour le sans plomb 95 (E10). A titre de comparaison, le prix du litre de diesel était de 1,58€ au 1^{er} janvier 2022, soit une augmentation de 36% (source carbu.com).

Dans ces conditions, et afin de faciliter l'accès des habitants de l'aire grenobloise au réseau Tag, il vous est proposé :

- de geler l'actualisation des tarifs sur l'inflation prévus au contrat pour le 1^{er} septembre 2022 et de la reporter au 1^{er} janvier 2023. Dans le courant de l'automne, il vous sera proposé de vous prononcer pour la grille tarifaire 2023 au regard de l'évolution de l'inflation ;
- de mettre à jour les tranches de quotient familial pour les adapter aux dernières revalorisations des minima sociaux et en parallèle, de mettre à jour le guide d'instruction de la tarification solidaire qui en découle.
- de faciliter pour les usagers, l'accès aux offres promotionnelles menées par M TAG dans le cadre de la reconquête usagers, objectif premier du présent contrat d'obligation de service public. Ainsi, une modification au contrat est nécessaire pour que les réductions tarifaires proposées par M TAG se traduisent par une réduction directe sur le titre acheté par l'utilisateur, et non selon un système de remboursement a posteriori initialement envisagé

En second lieu, l'avenant vous propose d'acter plusieurs mesures résultant de l'évolution du contexte post-pandémique :

- En matière d'offre de transport, le présent avenant propose de valider les mesures de saisonnalité sur le réseau TAG du fait de l'organisation de l'année scolaire et en particulier de la période des stages de fin d'année universitaire à partir de la mi-mai. Afin d'éviter de faire rouler des tramways et des bus vides, l'offre est en conséquence ajustée avec la mise en place d'une période calendaire spécifique. Aujourd'hui, alors que la fréquentation du réseau est revenue à 80% de celle de 2019 grâce à

l'engagement pris par le SMMAG de faire circuler, depuis la rentrée dernière, une offre équivalente à 95% de celle de 2019, l'objectif d'atteindre 100% de cette offre de référence à la rentrée 2023 est confirmé ;

- Il vous est aussi proposé d'intégrer dans les contrats les impacts des délibérations de février et d'avril 2022 ainsi que la réorganisation de la desserte scolaire avec la ligne Flexo N°66.

L'ensemble de ces deux mesures aboutissent à une diminution du forfait de charge de 388 K€ en 2022 et de 170 K€ en 2023.

- L'avenant propose aussi de constater que, du fait des grandes difficultés rencontrées aujourd'hui par la SPL M'Tag pour recruter dans le contexte post-pandémique, en particulier dans le domaine de la maintenance où l'équivalent de 12 ETP sont aujourd'hui vacants au sein de la société, les dépenses de personnel sont moindres que prévues et que plusieurs opérations de maintenance n'ont pu être réalisées dans les calendriers initialement envisagés. Il convient donc d'actualiser le contrat en la matière, de l'ordre de 970 k€ pour le programme d'embauches et de 500 k€ pour les opérations de maintenance

En troisième lieu, l'avenant propose d'intégrer plusieurs opérations non prévues initialement et qui se révèlent aujourd'hui nécessaires. Ceci concerne :

- le démontage des lignes aériennes de contact (LAC) de l'ancien réseau trolleybus en lien avec des opérations d'aménagement urbain, et ce pour 78 K€ en 2022 et 95 K€ en 2023.
- la fourniture de deux Bornes Information voyageurs (BIV) supplémentaires et une opération préventive de remise en état du rail suite à un désordre (affaissement) sur l'avenue des martyrs à Grenoble, avec un impact sur le Programme Pluriannuel d'Investissement.

En quatrième lieu, l'avenant propose de mettre à jour le règlement d'exploitation pour :

- valider l'accès dans les tramways des scooters électriques utilisés par les Personnes à Mobilité Réduite (PMR), et ainsi répondre à une demande forte des personnes concernées. Cette mesure permettra une nouvelle fois de faire du réseau Tag un réseau exemplaire en termes d'accessibilité ;
- intégrer la mention d'amende pour non validation, dispositif important pour lutter contre la fraude. Il est précisé que ce dispositif aura avant tout une valeur pédagogique, et sera utilisé dans cet esprit par les équipes de contrôle.

Enfin, en cinquième lieu, l'avenant propose des mesures purement techniques permettant de :

- préciser le rôle de l'opérateur en termes de réalisation des investissements ;
- ajuster les modalités de reversement des recettes du mois de juillet ;
- intégrer l'inventaire des biens mis à la disposition de l'exploitant comme l'article 20 du contrat le stipule.

Toutes ces adaptations au contrat se traduisent par la modification des articles du contrat concernés (articles 5, 8, 22, 24, 27, 28 et 29) et des annexes correspondantes (annexe 1, 3, 4, 5, 6, 10 et 11).

Au global cet avenant se traduit par une réduction du forfait de charge de 2 231 729 € pour 2022 et 75 005 € pour 2023.

Ces mesures modifient le montant du forfait de charge de la manière suivante :

	2022	2023
Forfait de charge de base	125 474 774	126 432 045
	€	€

mesures d'adaptation d'offre	-388 429 €	-170 005 €
impact offres promotionnelles	-183 300 €	
opérations de maintenance IF	78 000 €	95 000 €
Economies/report maintenance MR	-500 000 €	
Economies/ report masse salariale	-970 000 €	
économies autres	-268 000 €	
Forfait de Charges Avenant 1	123 243 045 €	126 357 040 €
écart final	-2 231 729 €	-75 005 €

Ces mesures modifient le montant des recettes contractuelles de la manière suivante :

	2022	2023
recettes contractuelles	34 200 271 €	36 235 967 €
Impact offres promotionnelles	-183 300 €	
recettes contractuelles Avenant 1	34 016 971 €	36 235 967 €

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L.5721-1 et L 5721-2 du code général des collectivités territoriales (CGCT), Vu les articles L.1411-1 et suivants et R.1411-1 et suivants du CGCT,
Vu les articles L.3211-1 et suivants du code de la commande publique,
Vu la délibération du Comité syndical du 16 décembre 2021 sur l'attribution du contrat d'obligation de service public pour l'exploitation du réseau de transport urbain de l'agglomération grenobloise,
Vu la délibération du Comité syndical du 24 mars 2022 portant sur la modification de la grille de quotient familial,
Vu les statuts du SMMAG du 11 mars 2021,
Vu les statuts de M TAG,

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 30 juin 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve l'avenant 1 au contrat d'obligations de service public tel que présenté ci-dessus et annexé à la présente délibération,
- Autorise le Président à signer l'avenant 1 au contrat d'obligation de service public

NPPV : Simon FARLEY, Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Joëlle HOURS, Laëtitia RABIH, Henri BAILE, Jean-Paul TROVERO, Laurent THOVISTE, Anne GERIN, Dominique ESCARON

*9 voix pour 3 abstentions (Florent CHOLAT, Alan CONFESSON, Yann MONGABURU)
Grenoble-Alpes Métropole : 6 voix pour 3 abstentions (Florent CHOLAT, Alan CONFESSON, Yann MONGABURU)*

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix

Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.

- **Délibération n°9 - Mobilités urbaines Modification temporaire des conditions d'exercice de la Direction Générale - Avenant 1 au pacte d'actionnaires - Modification des statuts**

2DL220120

Président Sylvain Laval : Nous restons toujours dans le domaine de l'attaque. Nous en arrivons donc à la dernière délibération que j'évoquais en ouverture de séance. Cette délibération qui a dû donc être ajoutée en urgence et je vous remercie d'ailleurs pour votre acceptation. Cette délibération, vise à provisoirement, dans le cadre de la situation d'intérim de la société. Vous le savez, nous sommes en période de renouvellement de la direction générale et nous avons au 1^{er} septembre 2022, la cessation de fonctions de l'actuelle direction générale et du mandat social qui va avec. Il nous faut donc gérer une période transitoire, le temps que le nouveau recrutement se fasse. Il vous est donc proposé une modification des statuts qui permettra provisoirement le cumul des fonctions de directeur général et de président de la société avec l'affectation du mandat social. Il convient donc de modifier le pacte d'actionnaires en adoptant un avenant qui est donc annexé à la présente délibération en ce sens.

Pour permettre ce cumul de fonctions par une modification des statuts et également de modifier temporairement la limite d'âge des fonctions de directeur général qui est actuellement fixée à 67 ans pour la portée à 75. Cette délibération vise à approuver l'avenant numéro un qui permet le cumul des fonctions de président du conseil d'administration, le directeur général qui approuve le projet de modification des statuts visant à porter la limite d'âge du directeur général de la SPL à 75 ans, qui autorise les représentants à l'assemblée générale extraordinaire à voter en faveur de cette modification qui autorise donc Jean-Paul Trovero à cumuler de manière temporaire les fonctions de président du conseil d'administration et du directeur général de la SPL M-TAG. Voilà donc l'objet de cette présente délibération. Je précise que de manière similaire, l'ensemble des membres du conseil d'administration de la Société, M-TAG ne participe pas au vote de cette délibération. Vous avez quand même le droit de vous exprimer si vous le souhaitez.

01:39:27

Jean-Paul Trovero: Je vais faire très précis M. le Président. Je tenais à dire, ce n'est pas une mince affaire qui nous attend collectivement et ce n'est pas une mince affaire qui m'attend en tant que président du conseil administration pour l'instant. Dans un contexte qui n'est pas très compliqué. Ce que je tenais à dire avant toute chose c'est que je vais faire si aujourd'hui et demain les votes vont dans ce sens-là, mais surtout si le conseil d'administration valide. Non pas du mieux possible, mais je vais utiliser le maximum de mes capacités pour faire en sorte que je puisse répondre aux attentes à la fois des actionnaires, des membres du SMMAG, des membres de la métropole demain, mais surtout aux attentes des membres du conseil d'administration, et je sais qu'elles sont nombreuses. L'engagement que je prends, c'est de dire que dans cette période d'intérim provisoire et qui, je l'espère, sera la plus courte possible. Je prends l'engagement d'être au plus près des attentes des administrateurs et d'avoir un maximum d'allers-retours dans les prises de décisions avec le conseil, je tiens à le dire, c'est important parce que le conseil d'administration devra jouer un rôle d'accompagnement à la fois politique, stratégique, mais d'accompagnement du président, du futur président et de la personne qui sera amenée également à prendre des fonctions dans la société puisqu'il y aura une personne qui va prendre ses fonctions. Attentif à toutes ces attentes et aux attentes du comité de direction, de même taille puisqu'il y a un comité de direction qui fonctionne bien, qui a toute ma confiance. Il n'y a pas de soucis de ce côté-là. Attentif aussi à l'accompagnement de la personne qui va être amenée à prendre la tête de ce comité de direction.

Dans un contexte de complication évident pour lui. Ce n'est pas évident de prendre des fonctions au sein de l'entreprise, en sachant qu'elles sont temporaires donc une certaine fragilité aussi par rapport à cela mais une personne qui a toutes les capacités puisque nous en avons longuement débattu et qui accepte le challenge que je connais bien et que j'apprécie beaucoup, et attentif bien évidemment aussi aux sollicitations et aux attentes du personnel et de leurs représentants qui ne manqueront pas, sur la période, d'être aussi un petit peu en alerte par rapport à ce qui se pourrait passer dans l'entreprise sur la période, mais aussi en alerte puisque nous aurons sur ces bases-là le conseil d'administration et moi, y compris le comité de direction, à préparer sur la période, sur la base d'audit. Il ne faut pas que l'entreprise reste en sommeil pendant la période et nous aurons également à mettre certaines préconisations plutôt que directives d'ailleurs pour le futur ou la future directrice ou directeur général qui devrait arriver espérons-le rapidement.

Nous sommes en recherche de ce côté-là, donc préparer le terrain aussi pour la future gouvernance de l'entreprise au-delà d'assurer que l'intérim, voilà, je tenais à dire ça, et je tenais aussi à dire parce

que, il y a un changement de directeur général, nous l'avons décidé. Aujourd'hui, nous sommes le 31 août, le directeur général actuel quittera ses fonctions, mais je tiens à souligner que le directeur général Philippe Charlie, pour le nommer, bien qu'il sache qu'il quittait l'entreprise, a quand même mené ses missions du mieux possible jusqu'au bout. Nous avons chacun une appréciation à son sujet, mais il est quand même resté relativement réactif par rapport à la situation de l'entreprise, dans la continuité du service. Je crois que j'ai quasiment tout dit en tous les cas. Sacré challenge, mais nous le relèverons ensemble. Je sais, je ne suis pas tout seul dans cette aventure.

01:44:17

Président Sylvain Laval :: M. le Président Baile.

01:44:20

Henri Baile: Oui, j'ai bien entendu la déclaration de Jean-Paul et je veux le rassurer. Je pense que l'ensemble des administrateurs ne peuvent être qu'assurés parce qu'ils ont toujours demandé à être informés en amont et associés aux décisions, c'est bien la première fois que j'entends ce type de propositions et, à titre personnel, je la saisis avec enthousiasme.

01:44:41

Président Sylvain Laval : Je crois qu'on peut saluer effectivement le travail qui se met en place sur cette société qui est importante évidemment pour le SMMAG, mais au-delà pour nos usagers, pour le réseau sur laquelle je crois que nous avons depuis le début montré la solidarité sans failles que nous avons à l'égard de cette société puisqu'il s'agit bien d'un service public et non des moindres. Effectivement, je voudrais remercier aussi l'engagement de Jean-Paul l'engagement aussi de la direction et notamment des personnes qui vont assurer dans cette période d'intérim des responsabilités importantes pour appuyer le président avec l'ensemble des administrateurs, et je sais que votre engagement est plein et entier aussi sur ce sujet par la suite rappeler le soutien des actionnaires sans lesquels évidemment, les choses ne peuvent fonctionner à la fois de la métropole et du SMMAG, je sais que le président Ferrari est aussi très attentif sur ce sujet-là. Nous sommes bien là dans un processus collectif pour accompagner ce renouvellement avec une société qui fonctionne sur laquelle nous serons présents pour les 1500 personnels qui y sont, mais aussi pour l'ensemble des usagers de notre territoire que nous ne devons jamais oublier. Je vous propose, selon les mêmes modalités, de mettre aux voix cette délibération hormis les nombreuses non prises de votes, y a-t-il des oppositions ? Y a-t-il des abstentions qui est pour ? Non Mme. Rabih, vous n'avez pas le droit de vote ? Mme. Belair non plus, sauf pour son pouvoir. La délibération est adoptée. Je vous en remercie.

Avant de nous quitter pour cette période de trêve estivale, je voudrais à la fois vous remercier pour votre présence et pour votre engagement. Saluer aussi le travail qui est réalisé et constater collectivement comment nous avançons ensemble parce que moi, quand j'observe les sujets que nous avons aujourd'hui adoptés dans ce comité syndical, j'y vois un grand territoire dont les liens s'approfondissent, se resserrent sur l'ensemble de nos sujets, à la fois en matière de transports publics, sur nos réseaux, avec de belles avancées sur notre politique de vélo qui se déploie sur l'ensemble du territoire, qui est accessible à un plus grand nombre. Le travail qui est fait également sur les questions de covoiturage, nos liens aussi avec la région, sur les cars express, et nous étions encore récemment en contact avec le vice-président sur ce sujet, je n'évoquerais pas l'ensemble des dispositifs tarifaires sur lesquels nous avançons et nous progressons. Nous voyons que le panel de l'ensemble de nos services de mobilité se déploie, s'améliore, progresse pour les habitants de notre grand territoire qui a vocation à croître, à continuer d'accueillir tous ceux qui le voudront et qui sera, je l'espère, grâce à toutes ces mesures, aussi au rendez-vous de l'accompagnement d'une ZFE qu'évoquait le président Ferrari, qui ne sera pas que l'affaire de la métropole de Grenoble. Nous le savons bien, au-delà, c'est évidemment une ZFE qui impactera tout le grand territoire. Nous avons besoin de travailler à une échelle large, en interaction avec tout le monde, et d'offrir une amélioration sur l'ensemble de nos services. Je tenais à saluer ce travail. Aujourd'hui, il me semble que la période le permet et nous voyons que de nouveaux projets importants arrivent et nous aurons l'occasion évidemment d'en reparler dans les mois qui viennent. Nous aurons encore à enrichir ces offres-là et je crois que c'est important aussi vis-à-vis des usagers et des habitants de notre territoire de marquer les choses parce que c'est bien à leur service et pour eux que nous travaillons ici. Je vous souhaite donc à toutes et à tous un très bel été et je vous dis à très bientôt.

Exposé des motifs

La Société Publique Locale (SPL) MTAG, créée par transformation de la Société d'Economie Mixte Locale SEMITAG, a pour objet :

- L'exploitation, la gestion et le développement de services de mobilité et de transport public, et notamment des transports en commun, des transports scolaires, des transports de personnes à mobilité réduite, réguliers et sur réservation, quel que soit le mode ;
- Le conseil en mobilité, l'information, la communication, le marketing et la vente multimodales, via l'ensemble des canaux et notamment par voie digitale, via le Pass'Mobilités ;
- L'exploitation et la gestion du stationnement, et notamment des parkings-relais et des parkings en ouvrage et en enclos.

Son capital social est détenu à 67 % par le SMMAG et à 33 % par Grenoble-Alpes Métropole. Le Conseil d'administration est composé de dix administrateurs représentant le SMMAG, de cinq administrateurs représentant la Métropole et de deux administrateurs représentant les salariés.

Les statuts de la SPL MTAG ont été approuvés par le Comité syndical le 24 juin 2021 et par le Conseil métropolitain de Grenoble-Alpes Métropole le 2 Juillet 2021.

Aux termes de l'article 3.9.1 des statuts : « *La direction générale est assumée sous sa responsabilité, soit par le président du conseil d'administration qui est alors président-directeur général, soit par une personne physique nommée par le conseil d'administration en dehors des actionnaires et portant le titre de directeur général. Le conseil d'administration choisit entre ces deux modalités d'exercice de la direction générale. La délibération du conseil d'administration relative au choix de la modalité d'exercice de la direction générale est prise à la majorité des deux tiers des administrateurs présents ou représentés* ».

Les actionnaires se sont accordés, dans le cadre du pacte d'actionnaires, sur le principe de la séparation des fonctions de la présidence du Conseil d'administration et de la Direction générale (article 2.2).

Au cours de la séance du 30 septembre 2021, le Conseil d'administration de la SPL a adopté à la majorité qualifiée des deux tiers requise par les statuts, le principe de la dissociation de ces deux fonctions. Monsieur Jean-Paul TROVERO a été nommé en qualité de Président et Monsieur Philippe CHERVY a été reconduit dans ses fonctions de Directeur Général. Son mandat social, prolongé par décision du Conseil d'administration du 21 décembre 2021, prend fin le 31 août 2022.

Dans l'attente du recrutement du futur Directeur Général (procédure en cours), et afin que la société puisse disposer d'un mandataire social au 1^{er} septembre 2022, il est proposé de revenir exceptionnellement sur ce principe de dissociation et de permettre, de manière temporaire, au Président du Conseil d'administration d'exercer les fonctions de Directeur Général, en qualité de Président Directeur-général. Il est précisé que le mandat social qui lui sera attribué, à ce titre, ne donnera pas lieu à rémunération.

Pour cela, il convient de modifier le pacte d'actionnaires par l'adoption d'un avenant qui est annexé à la présente délibération.

Ce changement dans les modalités d'exercice de la Direction Générale devra être approuvé par une délibération du Conseil d'administration de la SPL MTAG prise dans le respect des conditions de majorité précitées.

De plus, afin de permettre au Président du Conseil d'administration d'exercer temporairement la fonction de Président Directeur-Général, une modification de l'article 3.9.2 des statuts s'avère nécessaire pour repousser temporairement à 75 ans l'âge limite du Directeur Général qui est aujourd'hui fixée à 67 ans.

Cette modification sera approuvée en Assemblée Générale Extraordinaire.

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 l'article L.5217-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;
Vu les articles L.1521-1 et suivants et L.1531-1 du Code Général des Collectivités Territoriales
Vu les dispositions du livre II du Code de commerce ;
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021, Vu les statuts de la SPL ;
Vu le pacte d'actionnaires signé par la Métropole et le SMMAG ;
Vu la décision du Conseil d'administration en date du 30 septembre 2021 Vu la décision du Conseil d'administration en date du 21 décembre 2021.

Après en avoir délibéré, le Comité syndical :

- Approuve l'avenant n°1 au pacte d'actionnaires permettant le cumul des fonctions de Président du Conseil d'administration et de Directeur général, tel qu'annexé à la présente délibération ;
- Autorise le Président à signer ledit avenant ;
- Approuve le projet de modification des statuts visant à porter l'âge limite du Directeur Général de la SPL à 75 ans, tel qu'annexé à la présente délibération ;
- Autorise son représentant à l'Assemblée Générale Extraordinaire à voter en faveur de cette modification ;

NPPV : Simon FARLEY, Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Joëlle HOURS, Laëtitia RABIH, Henri BAILE, Jean-Paul TROVERO, Laurent THOVISTE, Anne GERIN

Vote sur l'inscription en urgence :

11 Voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 8 voix

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix

Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.

Vote sur l'examen :

11 Voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 8 voix

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix

Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.

La séance est levée à 11h10
