



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

Séance du jeudi 02 février 2023 à 09 heures 00

Procès-Verbal

Le jeudi deux février deux mille-vingt-trois à 9 h 00, le comité syndical du SYNDICAT MIXTE DES MOBILITES DE L'AIRE GRENOBLOISE (SMMAG) s'est réuni dans la salle du Conseil - Siège de la Communauté de Communes du Grésivaudan - 390 rue Henri Fabre – 38926 CROLLES, sur la convocation en date du 27 janvier deux mille-vingt-trois 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 : **25** à la n°1 et **26** de la n°2 à la n°11

Présents

Délégués de GRENOBLE-ALPES METROPOLE

Titulaires : Brahim CHERAA, Florent CHOLAT, Dominique ESCARON, Simon FARLEY, Marc ODDON de la n°2 à la n°11, Sylvain LAVAL, Alban ROSA, Bertrand SPINDLER, Laurent THOVISTE,

Suppléant : Jérôme BUISSON à la n°1

Délégués de la Communauté de Communes du GRESIVAUDAN

Titulaires : Henri BAILE, François BERNIGAUD de la n°2 à la n°11, Coralie BOURDELAIN

Délégués de la Communauté d'Agglomération du PAYS VOIRONNAIS

Titulaires : Bruno CATTIN, Luc REMOND

Délégués du DEPARTEMENT DE L'ISERE

Titulaires : Anne GERIN, Sandrine MARTIN-GRAND, Christophe SUSZYLO

Absents ayant donné pouvoir sur toute la séance

Délégués de Grenoble-Alpes Métropole

Titulaires : Margot BELAIR pouvoir à Alban ROSA, Sylvain DULOUTRE pouvoir à Simon FARLEY, Christophe FERRARI pouvoir à Bertrand SPINDLER, Yann MONGABURU pouvoir à Florent CHOLAT, Laëtitia RABIH pouvoir à Sylvain LAVAL, Jean-Paul TROVERO pouvoir à Brahim CHERAA

Délégués de la Communauté d'Agglomération du PAYS VOIRONNAIS

Titulaires : Anthony MOREAU pouvoir à Luc REMOND, Nadine REUX pouvoir à Bruno CATTIN

Délégués du DEPARTEMENT DE L'ISERE

Titulaire : Joëlle HOURS pouvoir à Anne GERIN

Absents Excusés

Délégués de Grenoble-Alpes Métropole

Titulaire : Pierre BEJAJI

Délégués de la Communauté de Communes du GRESIVAUDAN

Titulaire : François BERNIGAUD à la n°1, Christelle MEGRET

Simon FARLEY a été nommé secrétaire de séance

Sommaire

Délibération n° 1 - Compétences obligatoires- Délégation d'attributions du Comité syndical au Président.....	4
Délibération n° 2 - Compétences obligatoires - Rapport sur les orientations budgétaires 2023 du SMMAG	7
Délibération n° 3 - Compétences obligatoires - Rapport d'observations définitives de la CRC sur la gestion de la SEMITAG devenue SPL-M TAG - Exercices 2015 à 2021	12
Délibération n° 4 - Compétences obligatoires - Activité entre l'Agence d'urbanisme de la Région Grenobloise et le SMMAG : convention d'application pour l'année 2023	15
Délibération n° 5 - Compétences obligatoires - Participation du SMMAG au programme d'actions de Atmo Auvergne Rhône-Alpes pour l'année 2023	17
Délibération n° 6 - Mobilités urbaines - Subvention au collectif des ateliers d'autoréparation "la Clavette" pour 2023	19
Délibération n° 7 - Mobilités urbaines - Accords-cadres de travaux d'aménagement des espaces publics n° 2019-53, 2019-54, 2019-55, 2019-56, 2019-57 et Accords-cadres de travaux d'entretien des espaces publics n°2020-02, 2020-03, 2020-04, 2020-05, 2020-06, 2020-07- Autorisation donnée au Président de signer les avenants relatifs à la prise en compte de la hausse des prix.....	21
Délibération n°8 - Mobilités urbaines - Mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage juridique, financière et technique pour la passation des contrats d'exploitation des lignes de transports publics du SMMAG - Autorisation donnée au Président de signer le marché	23
Délibération n° 9 - Mobilités urbaines - Prestations d'animations mobilité, coordination et ingénierie dans le cadre du dispositif M'PRO (plans de mobilité employeurs), à destination des employeurs et de leurs employés - Autorisation donnée au Président de signer le marché	24
Note d'information - Mobilités urbaines - Création d'une consigne collective sur le secteur du Prisme à Seyssins	27
Délibération n° 10 - Mobilités partagées, actives et intermodalité - Schéma directeur des parcs-relais et aires de covoiturage - Stratégie et principes d'actions.....	30
Délibération n° 11 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Convention de mandat pour la gestion des recettes du service de recharge pour véhicules électriques en P+R. Autorisation au Président de signer la convention	40

00:00:06

Monsieur le Président Sylvain Laval: Bonjour à toutes et à tous. Merci au Président Henri Baile et aux élus du Grésivaudan de nous accueillir ce matin. On va donc commencer par l'appel des présents. Pierre Bejjaji est absent. Margot Belair est absente et a donné pouvoir à monsieur Rosa. Monsieur Yann Mongaburu est absent et a donné pouvoir à Florent Cholat. Florent Cholat ? Alban Rosa ? Sylvain Duloutre est absent. Dominique Escaron ? Simon Farley ? Christophe Ferrari est absent. Il a donné pouvoir à Bertrand Spindler. Marc Odon n'est pas là et son suppléant, Jérôme Buisson est présent. Brahim Cheraa ? Laetitia Rabih est absente et elle a donné pouvoir à Sylvain Laval. Bertrand Spindler ? Laurent Thoviste ? Jean-Paul Trovero n'est pas arrivé, je pense qu'il n'est pas là. Bruno Cattin ? Antony Moreau est absent et il a donné pouvoir à Luc Remond. Nadine Reux est absente et elle a donné pouvoir à Bruno Cattin. Henri Baile ? François Bernigaud est en route. Coralie Bourdelain ? Christelle Maigret n'est pas là. Anne Gérin ? Sandrine Martin-Grand ? Christophe Suszylo ? Joëlle Hours est absente et elle a donné pouvoir à Anne Gérin. Le quorum est atteint. Je vous propose de désigner un ou une secrétaire de séance. Y a-t-il un volontaire ? Une volontaire ? Simon Farley, pas d'opposition. Merci beaucoup. Ensuite, il nous faut approuver le procès-verbal de la séance du 15 décembre dernier. Y a-t-il des observations ? Je n'en vois pas. Je propose donc de mettre aux voix. Pas d'opposition. C'est donc adopté à l'unanimité. Je vous en remercie.

Administration générale - Ressources humaines

Rapporteur : Bruno CATTIN

Délibération n° 1 - Compétences obligatoires- Délégation d'attributions du Comité syndical au Président

2DL220199

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons donc à la première délibération dans le domaine des ressources humaines et l'administration générale sur la délégation d'attribution du comité syndical au président. La parole est au vice-président Bruno Cattin.

00:02:24

Bruno Cattin: Bonjour à toutes, bonjour à tous ! Effectivement, le premier point, c'est une modification de l'actuelle délégation du président. Cela porte sur la commande publique et cela concerne la signature des marchés et des accords-cadres de fournitures et de services et de leurs avenants. La délégation actuelle, elle était limitée à 428 000 €. Elle est adossée au seuil actuel des seules procédures adaptées pour les entités adjudicatrices. Il est donc simplement proposé de modifier la délégation en permettant qu'elle s'applique, quels que soient le type de procédure et de la portée, en arrondissant le montant à 500 000 €. À titre indicatif, ce montant est celui qui est actuellement délégué pour le même type de marché au président de la métropole. Voilà Sylvain.

00:03:19

Monsieur le Président Sylvain Laval: Est-ce que cela appelle des observations ? Nous sommes donc dans le domaine des compétences obligatoires. L'ensemble des membres du syndicat ont droit de vote. Je propose donc de mettre aux voix. Y a-t-il des oppositions ou des abstentions ? C'est adopté. Merci.

Exposé des motifs

En application des dispositions de l'article L. 5211-10 du code général des collectivités territoriales, le Comité syndical du SMMAG peut déléguer une partie de ses attributions au Président.

Il est proposé au comité syndical de déléguer au Président, pour la durée de son mandat, les attributions suivantes :

1. Administration générale – Finances

- la conclusion des contrats d'emprunts, des conventions d'ouverture de crédits de trésorerie ou l'émission de titres négociables à court terme, dans la limite de cent millions (100 000 000) d'euros, et de tous actes nécessaires à la gestion active de la dette : remboursement anticipé total ou partiel, renégociation, réalisation des contrats d'emprunts qui en résulteraient, dans les limites fixées dans le budget, contrats de couverture de taux dans les limites définies annuellement dans les délibérations relatives à la stratégie de gestion active de la dette ;

- la création des régies comptables de dépenses ou de recettes nécessaires au fonctionnement des services ;

- la mise en œuvre du recouvrement des recettes ;
- la sollicitation de subventions, de participations financières ou tout autre appel de recettes auprès d'autres établissements publics, de collectivités, de l'Etat, de tout organisme ou personne privée ou publique, de l'Union Européenne ou de tout autre institution ou organisme européen ou international et, le cas échéant, la conclusion des conventions correspondantes.

2. Commande publique

- Toute décision, lorsque les crédits sont inscrits au budget, relative à la préparation, la passation, la signature, l'exécution et le règlement :
 - o des marchés et accords-cadres de fournitures et de services et de leurs avenants, d'un montant inférieur à 500 000 € HT
 - o des marchés et accords-cadres de travaux et de leurs avenants d'un montant inférieur à deux millions (2 000 000) euros H.T. »
 - o des contrats de quasi-régie passés avec une société publique locale dont le SMMAG est actionnaire d'un montant inférieur à deux millions (2 000 000) H.T.
 - o la détermination, en application des dispositions du code de la commande publique, des modalités de procédure adaptée de passation des marchés de travaux, de fournitures et de services ;
 - o pour toutes les procédures de passation des marchés publics et accords- cadres :
 - o l'ouverture des candidatures et des offres remises par les candidats et, le cas échéant, la déclaration sans suite pour motif d'intérêt général,
 - o La déclaration d'infructuosité ;
 - o La déclaration d'offre irrégulière et inacceptable ;
 - o l'agrément des candidatures ;
 - o la conduite des négociations avec les candidats pour la passation des marchés publics selon les procédures adaptées et les procédures avec négociation ;
 - o la fixation du nombre et de la liste des candidats admis à présenter une offre pour les procédures restreintes, les procédures avec négociation, le dialogue compétitif, les accords-cadres et les acquisitions dynamiques ;
 - o la présentation des offres du SMMAG dans le cadre d'appels d'offres lancés par tout organisme public ou autre opérateur économique : signature des actes d'engagement, offre de prix, mémoires techniques et tout autre document nécessaire à la présentation de l'offre ;
 - o la conclusion des conventions de groupement de commande et des conventions de co-maîtrise d'ouvrage ;
 - o l'approbation des études d'avant-projet (AVP) dans le respect de l'enveloppe du projet et dans la limite de deux millions (2 000 000) d'euros H.T.) ;
 - o la conclusion des conventions passées avec les centrales d'achat soumises à l'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics, pour la réalisation de travaux ou l'acquisition de fournitures ou de services, ou des activités d'achats auxiliaires d'un montant inférieur ou égal à cinq cent mille euros (500 000 €) ;
 - o la conclusion des conventions financières d'avance pour l'achat de fournitures auprès de centrales d'achat soumises à l'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics ;
 - o les décisions de prise en charge des indemnités de participation des membres libéraux des commissions et jurys créés dans le cadre des procédures de mise en concurrence des marchés publics et la fixation du montant des primes octroyées aux lauréats ou aux candidats non retenus dont l'offre est jugée conforme au cahier des charges dans les procédures le permettant ;
 - o la décision de soumettre à l'avis préalable de la Commission Consultative des Services Publics Locaux le principe de toute délégation de service public avant la décision du Comité syndical.

HORS COMMANDE PUBLIQUE

- o la conclusion de conventions avec les collectivités territoriales, leurs groupements et les organismes publics comportant une participation financière du SMMAG d'un montant inférieur ou égal à vingt mille (20 000) euros ou sans incidence financière ;
- o la conclusion de conventions avec les collectivités territoriales, leurs groupements et les organismes publics ou privés, occasionnant des recettes pour le SMMAG.
- o la conclusion des conventions sans incidence financière avec les organismes et personnes privés ;
- o l'attribution de subventions d'un montant inférieur ou égal à cinq mille (5 000) euros HT, lorsque les crédits sont inscrits au budget, et la conclusion des conventions correspondantes le cas échéant ;

- o les adhésions et les renouvellements d'adhésion du SMMAG auprès d'organismes extérieurs comportant le versement d'une cotisation inférieure ou égale à quinze mille (15 000) euros ;
- o la conclusion des conventions avec les collectivités et les organismes publics, pour la réalisation de prestations de service d'un montant annuel inférieur ou égal à trente mille (30 000) euros H.T.
- o la réponse aux appels à projet lancés par l'Etat, une collectivité publique ou un organisme privé et la passation des conventions correspondantes le cas échéant ;
- o la fixation du règlement des appels à projets lancés par le SMMAG ;

3. Gestion du domaine

- o la conclusion des conventions d'occupation temporaire du domaine public ou privé du SMMAG à titre gratuit ou donnant lieu à la perception de redevances d'un montant inférieur ou égal à quinze mille (15 000) euros ;
- o la conclusion des conventions d'occupation du domaine public ou privé d'autres collectivités, établissements publics ou de l'Etat, nécessaires à l'exercice des compétences du SMMAG ou donnant lieu au paiement de redevances d'un montant inférieur ou égal à quinze mille (15 000) euros par an
- o la conclusion des conventions pour la mise à disposition des biens dont l'acquisition a été décidée par délibération ;
- o l'acquisition et la cession de biens immobiliers d'un montant inférieur ou égal à cinq mille (5 000) € H.T. ;
- o la cession de biens mobiliers d'un montant inférieur ou égal à dix mille (10 000) euros H.T. ;
- o la cession de biens mobiliers d'un montant unitaire inférieur ou égal à cinquante mille (50 000) euros TTC à l'issue d'enchères publiques par voie électronique, faites par l'intermédiaire d'un prestataire agréé ;
- o la conclusion et la révision des baux et des contrats de location de biens mobiliers ou immobiliers ;
- o la conclusion des contrats de prêts de biens mobiliers ;
- o le don de matériels lors de leur renouvellement ;
- o la conclusion des conventions d'autorisation de circulation et de manœuvre des véhicules du SMMAG sur le domaine privé ;
- o la conclusion des conventions d'autorisation des travaux réalisés par le SMMAG ;
- o la conclusion des contrats d'assurance ;
- o l'acceptation des dons et legs qui ne sont grevés ni de conditions ni de charges ;
- o la signature des procès-verbaux de transfert de biens mobiliers et immobiliers
- o la fixation, dans la limite de l'estimation des services fiscaux (domaines), du montant des offres à notifier aux expropriés et réponses à leurs demandes ;
- o la conclusion des actes notariés de servitude et conventions avec les propriétaires des terrains traversés par les ouvrages du SMMAG ou avec les propriétaires dont les ouvrages doivent traverser les propriétés du SMMAG.

4. Règlement des litiges

- o la conclusion de tout protocole d'accord transactionnel d'un montant inférieur à vingt mille (20 000) euros lorsque le SMMAG a la charge d'une dépense ;
- o la conclusion de tout protocole d'accord transactionnel lorsque le SMMAG est bénéficiaire d'une recette, quel qu'en soit le montant ;
- o la prise de tous actes conservatoires ou interruptifs des déchéances, et l'engagement de toutes actions en référé nécessaires à l'exercice des droits du SMMAG ;
- o le dépôt de toutes plaintes et dans les cas le nécessitant, constitution de partie civile pour le compte du SMMAG ;
- o l'engagement d'actions en justice pour le compte du SMMAG ou de mesures de défense dans les actions intentées contre le SMMAG tant contentieuses que précontentieuses,
- o devant les juridictions administratives et judiciaires,
- o en première instance, appel et cassation, pour les procédures d'urgence et les procédures au fond, et la désignation des avocats le cas échéant ; la fixation et le paiement des indemnités, d'un montant maximal de cinq mille (5 000) euros dues aux tiers ou aux usagers en réparation de dommages subis du fait des activités, véhicules et services publics du SMMAG en complément des indemnités versées par les assureurs ou pour des montants de sinistres inférieurs aux franchises fixées dans les marchés d'assurance.

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 26 janvier 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Délègue au Président du SMMAG les attributions énumérées ci-dessus ;
- Dit que lors de chaque réunion du Comité syndical, le Président rend compte des attributions exercées par délégation,
- Précise que le Président devra rendre compte de l'exercice des attributions exercées par délégation, lors de chaque réunion du Comité syndical, et que, sans que soient rapportées les délégations ainsi attribuées, le Président restera juge de la nécessité de porter exceptionnellement devant le comité syndical, des décisions relevant des attributions déléguées.

25 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 2 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 4 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Finances

Rapporteur : Bruno CATTIN

Délibération n° 2 - Compétences obligatoires - Rapport sur les orientations budgétaires 2023 du SMMAG

2DL220194

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante. Nous entamons le rapport sur les orientations budgétaires 2023 et la parole est toujours au vice-président, Bruno Cattin.

00:03:43

Bruno Cattin: Merci. Avant de rentrer dans le détail des chiffres, je voudrais juste faire une petite analyse sur la situation du SMMAG. Rappeler que les orientations budgétaires 2023 qui vont être présentées s'inscrivent dans un contexte particulièrement complexe. Cette complexité est due à la fragilité budgétaire du SMMAG, fragilité qui découle de la dette importante portée par le syndicat sur le territoire de la métropole. Le niveau global des investissements est resté relativement mesuré depuis 2015, mais pour autant, la période n'a pas été mise à profit pour faire suffisamment diminuer la dette. En conséquence, fin 2022, le retard cumulé de remboursement pris par rapport au protocole entre la métropole et le département de 2015 est 213 millions d'euros. Aujourd'hui 538 millions d'euros d'encours pour une trajectoire de désendettement qui était initialement envisagée à 425 millions d'euros. En outre, par rapport au niveau élevé de cette dette, le niveau d'épargne du syndicat est faible. Depuis 2017, l'épargne brute ne suffit plus à couvrir le remboursement en capital de la dette du syndicat. Seuls les versements du département et de la métropole au titre du remboursement des actifs permettent de maintenir une épargne nette positive. Il en résulte également une capacité de désendettement particulièrement faible puisqu'elle dépasse les 30 années. Ainsi, handicapé par cette dette et son faible niveau d'épargne, le SMMAG n'est donc pas, on peut le dire, dans la meilleure situation possible pour faire face à un environnement qui devient de plus en plus difficile avec notamment pour 2023, la nette hausse des taux d'intérêt. Le contexte réglementaire avec la mise en œuvre de la ZFE qui rend indispensable pour le SMMAG, les dépenses de fonctionnement pour aider nos concitoyens à faire face à cette évolution, la hausse du coût du réseau M TAG qui est portée par le contexte économique inflationniste, se traduisant par un impact conséquent sur le prix de l'énergie. Puis, la reprise économique, là aussi, c'est paradoxal, qui génère des tensions sur le marché du travail avec des difficultés de recrutement, notamment de conducteurs de bus ou de trams. Voilà la petite introduction sur ce que j'imagine être la situation du SMMAG. Je vous propose maintenant qu'on rentre dans le rapport d'orientations budgétaires. Je vais vous faire une présentation consolidée des différents des budgets. Au niveau des recettes de fonctionnement, elles sont estimées à 217 millions d'euros contre 194 au BP 2022. Cela fait 23,5 millions d'augmentations.

Ainsi, cela provient du versement mobilité, d'une participation de la métropole à hauteur de quatre millions et puis de produits financiers. Là aussi, c'est un peu paradoxal parce qu'on verra tout à l'heure qu'il y a des frais financiers à 11 millions d'euros, mais là, ce sont des produits financiers issus des outils de couverture qui avaient été négociés par le SMMAG. Ces recettes de fonctionnement, on a une répartition par territoire, on est presque à 200 millions pour le territoire de la métropole, on est à 20 millions pour celui des Grésivaudan et on est à 1,6 million pour celui du Pays Voironnais. On peut noter quand même sur le camembert que le versement mobilité représente soixante-trois % des recettes de fonctionnement. Puis, une des parts qui sont identiques entre les recettes provenant des usagers, dix-sept % et on a également dix-sept % pour les participations des collectivités. Le versement mobilité, il est à 137,3 millions contre 124 au BP 2022 et 129 effectivement perçus. L'assiette, c'est la masse salariale, enfin, là, on ne parle pas de la masse salariale du SMMAG, on parle de la masse salariale des entreprises qui cotisent au versement mobilité au-delà de onze salariés. Alors là, on a des hypothèses d'évolution qui sont favorables, trois % sur la métropole et toujours un peu plus sur le Grésivaudan où on est à hauteur de cinq %. Je rappelle que le taux de la métropole, il est à deux % et le taux du Grésivaudan est à 1,3%. Au niveau des recettes, elles sont estimées à près de 200 millions. Là, on a la ventilation, on est à 120 millions du versement mobilité. On est à 36 millions des recettes des usagers. La participation de la métropole, 24 millions avec une augmentation de quatre. Les produits financiers que j'évoquais tout à l'heure sont la participation stable de la région. Sur le territoire du Grésivaudan, les recettes de fonctionnement sont estimées à 20 millions. Là aussi, une grande majorité au titre du versement mobilité, puisqu'on est un peu au-delà de 15 millions et on a toujours la participation stable de la région à hauteur de près de cinq millions d'euros. Concernant le Voironnais, les recettes de fonctionnement, c'est 1,6 million. Cela provient essentiellement de la participation de la CAPV en augmentation de 200 000 €. Puis, les recettes des usagers du parking. Concernant le département, une estimation à un peu plus de 650 000 € qui est en augmentation de 150 000 €. Au niveau des dépenses de fonctionnement, elles sont estimées à près de 200 millions contre 176 au BP 2022, soit 23,3 millions d'augmentation. Si on fait un petit parallèle avec ce que j'ai dit tout à l'heure, les recettes augmentent de 23,5 millions et les dépenses de fonctionnement augmentent de 23,3 millions. La répartition par territoire 180 millions à peu près pour la métropole, 17 millions pour le Grésivaudan et un million pour le Pays Voironnais. Les frais de personnel sont en légère baisse dans l'attente des recrutements qui sont en cours et qu'on n'arrive pas à pourvoir, donc, 5,3 millions. On va être en baisse de 4,5 millions, de 4,5%, 4,5 millions, ça aurait été exceptionnel. C'était juste pour voir s'il y en a qui suivaient dans la salle. Alors, les dépenses de fonctionnement, la principale dépense de fonctionnement du SMMAG puisqu'elle représente 75%, c'est le forfait de charges qui est payé à M TAG. En application du contrat, puisqu'il y a un contrat qui nous lie avec M TAG, ce forfait est estimé à 142 millions d'euros pour 2023 contre 130 au BP 2022, c'est-à-dire une augmentation de près de 12 millions. Il faut quand même noter, c'est important que ce forfait va être éloigné pour couvrir les dépenses réelles de M TAG. Puisqu'aujourd'hui, M TAG nous annonce un déficit supplémentaire de près de huit millions d'euros. Ces huit millions d'euros, il y a deux solutions. C'est soit au titre de 2023 M TAG est capable de faire des économies à cette hauteur, soit ce sont les collectivités, à travers notamment une augmentation de capital qui devraient couvrir ce déficit supplémentaire. Il est vrai que pour M TAG, il y a l'écoute personnelle qui sont suite à la revalorisation de novembre 2022, la dégradation de la productivité de l'entreprise du fait d'un absentéisme conséquent qui crée un besoin supplémentaire de 65 ETP, la hausse des marchés d'affrètement, la forte hausse des coûts de l'électricité puisque là, on parle d'une augmentation de neuf à treize millions d'euros, même si une partie sera prise en charge au titre de l'amortisseur électricité. Puis, les frais financiers qui vont représenter 25 millions d'euros en augmentations de 12 millions d'euros. Au niveau des dépenses d'investissement, les dépenses d'équipement sont estimées à 37 millions. À titre de comparaison, elles étaient estimées à 24 millions d'euros en 2022, alors qu'on avait un budget primitif de 72 millions. Ça, on en parlera tout à l'heure sur le rapport de la Chambre régionale des comptes qui s'intéresse aux taux de réalisation de nos investissements et qui trouve que là, on doit corriger un peu le tir. Il faut qu'on améliore les prévisions, mais cela ne nous traduit pas une baisse des réalisations à prévoir ou prévue. C'est simplement au niveau de l'estimation des montants. On a quelques chiffres à donner pour la Métro, pour les investissements, ce sont les bus roulants au gaz, c'est l'entretien, c'est l'AMO et les acquisitions foncières pour le câble, c'est le pass mobilité, ce sont les parkings, et cetera. Au niveau de la dette, donc je rappelle qu'on a un encours de 563 millions contre 603 au 1^{er} janvier 2022, soit un désendettement de près de 40 millions. On peut souligner, parce que c'est intéressant, que ce dépassement aujourd'hui du désendettement, il est pour la première fois réalisé depuis le protocole de 2015. Je rappelle quand même que fin 2022, je l'ai dit tout à l'heure, le retard cumulé du désendettement y correspond à 113 millions d'euros. Par conséquent, on pouvait espérer une trajectoire initiale de 425, alors qu'on est resté à 538. Le détail

des dettes, vous l'avez un peu sur les documents, 450 millions de dettes Métropole issue du SMTC, près de 100 millions d'encours au titre du protocole 2015 où là, le Département et la métropole mettent chacun 15,75 millions. Il y a 2,0001 millions de la dette du Pays Voironnais et 0,13 million de dettes du Grésivaudan. Voilà pour la dette. Là, je vous propose qu'on revienne au budget par budget et que donc on est plus dans une présentation consolidée des budgets. Concernant la métropole, l'épargne nette est de 0,4 million. Cela permet un autofinancement de trente-huit % des dépenses d'équipement. Puis, on assure le complément avec un emprunt d'équilibre estimé à 600 000 €. Sur le budget annexe et de mobilité urbaine, l'épargne nette est de 6,2 millions, ça permet un autofinancement de vingt-et-un % des dépenses d'équipement et on assure l'équilibre avec un emprunt estimé à près de 20 millions. Sur le budget annexe des mobilités actives, l'épargne nette est de 300 000 €, cela permet un autofinancement de trente-quatre % des dépenses d'équipement. Là, on a besoin d'un emprunt d'équilibre estimé à 600 000 €. Globalement, il résulte de ces prévisions la poursuite du désendettement engagé avec une baisse de l'encours de dette de 20 millions qui est toutefois inférieure au rythme de 31,5 du protocole 2015 au niveau du Grésivaudan. Alors, sur le budget principal et le budget annexe des mobilités urbaines, l'épargne nette est respectivement de 92, sur le budget principal, 92 kilos euros et 369 kilos euros pour les mobilités urbaines. Cela permet de financer l'ensemble des dépenses d'équipement. Là, il n'y a pas besoin de budget d'équilibre. Sur le budget annexe des mobilités actives, une épargne nette de près de trois millions qui permettent de financer soixante % des dépenses d'équipement. Puis là, on a besoin d'un emprunt d'équilibre estimé à 0,8 million d'euros. Concernant le Pays Voironnais sur le budget principal, une épargne nette de 15 kilos euros qui permet de financer vingt % des dépenses d'équipement et la nécessité d'un emprunt d'équilibre à hauteur de 60 kilos euros. Sur le budget annexe des mobilités actives, l'épargne nette est de 268 000 € qui permet un autofinancement de quatre-vingts % des dépenses et nécessité d'une subvention de la part du Pays Voironnais de 69 kilos euros. Voilà pour la présentation ce rapport.

00:19:39

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci beaucoup. Y a-t-il des demandes d'intervention. J'en profite pour saluer l'arrivée de François Bernigaud et de Marc Odon. Monsieur Cholat.

00:19:57

Florent Cholat: Merci beaucoup. Alors, merci pour cette présentation toujours très complète et très bien argumentée. Je voudrais dire qu'il est souligné à de nombreuses reprises dans ce rapport d'orientations budgétaires que le SMMAG est dans une situation financière difficile, ce qui n'est pas à nier. Le rapport qui nous est transmis met l'accent sur la dette importante contractée par le syndicat correspondant des travaux sur les lignes C et D, d'abord dans les années 2004 et 2006, et puis E dans les années 2013 et 2014. À partir des années 2015, le SMTC, devenu ensuite SMMAG a considérablement réduit son volume d'investissement pour le concentrer sur le remplacement de sa flotte de bus pour sortir du diesel. Si le SMMAG est hérité d'un lourd endettement, c'est d'abord parce que nos prédécesseurs ont développé un réseau de tramway très conséquent par comparaison avec d'autres métropoles. Le quatrième réseau avec 43 kilomètres, derrière Lyon, 83 kilomètres, Montpellier, 60 kilomètres et Strasbourg, 49 kilomètres. Le rapport insiste sur le retard de remboursement de la dette par rapport au protocole signé avec le Département. Cependant, ce rapport oublie de signaler qu'en 2014, le SMTC percevait 73 millions d'euros de participation de ses membres, soit 36,5 millions d'euros à parts égales entre le Département et la métropole. Aujourd'hui, le SMMAG ne perçoit que 20,5 millions d'euros en fonctionnement de la part de la métropole, somme à laquelle il convient d'ajouter les 31,5 millions d'euros en investissement au titre de la charge de la dette de la part de la métropole et du Département, et 4,3 millions d'euros au titre du remboursement de la charge des transports scolaires de la région. Le SMMAG ne percevait en 2022 que 57 millions d'euros de soutien de ses membres, métropoles et Département, contre 73 millions d'euros en 2014, soit un manque à gagner de 15 millions d'euros par an depuis 2016, soit un manque à gagner d'environ 100 millions d'euros cumulés, somme qui correspond exactement au retard de désendettement souligné par le rapport. Certes, le SMMAG et son opérateur M TAG rencontrent des difficultés conjoncturelles, comme tous les opérateurs transports, le rapport le rappelle : baisse de fréquentation liée au covid, télétravail, choix en faveur de mobilités alternatives comme le vélo, hausse des coûts de l'énergie, hausse des taux d'intérêt. Nous ne le contestons pas et le SMMAG doit rester vigilant sur sa politique d'investissement et la prioriser à la fois sur l'amélioration de l'offre et sur les dépenses présentant le rapport coût avantage le plus important en termes de report modal en lien avec la ZFE. Toutefois, le rapport d'audit KPMG a mis clairement en évidence le fait que, pour revenir à une situation financière saine, tout en maîtrisant sa dette et continuer d'investir, il conviendrait à minima que la métropole revienne à son niveau de participation de 2014, soit 36 millions d'euros par an. À cet égard, l'augmentation de quatre millions d'euros sur le budget 2023 n'est qu'un premier pas

afin de permettre aux SMMAG de recouvrer la capacité financière qui lui permettait de mettre en œuvre des politiques de mobilité ambitieuse via l'amélioration de l'offre, le renouvellement de la flotte de tram, le dépôt des bords, les nouvelles interconnexions de ligne. Il conviendra de ne pas faire l'économie d'une réflexion à l'aune de ces considérations sur la pertinence du câble ou devrais-je dire des câbles, si on en croit la délibération qui propose l'engagement de 40 jours agents dans le programme de l'agence d'urbanisme pour l'étude des projets de CAP dans le Grésivaudan. Merci.

00:23:14

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Est-ce qu'il y a d'autres demandes d'intervention sur cette question importante ? Madame la vice-présidente, Anne Gérin.

00:23:31

Anne Gérin: Merci, Monsieur le Président. Effectivement, le rapport qu'il nous a été présenté montre sur certains points, des points de faiblesse et de fragilité du SMMAG. Ce n'est pas quelque chose qu'on découvre. Anciennement au SMTC et depuis quelque temps au SMMAG, l'endettement très fort qui existe aurait pu, si on avait mis effectivement l'accent sur ce à quoi était destiné le soutien à la fois du Département et de la métropole dans le désendettement, être aujourd'hui un peu moins dans une situation catastrophique si on s'était donné les moyens aussi de réduire cet endettement pour permettre aujourd'hui d'aborder un peu plus sereinement les investissements nécessaires au SMMAG.

00:24:42

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Y a-t-il d'autres demandes de prise de parole ? Monsieur le Vice-président.

00:24:48

Bruno Cattin: Sur la participation de la métropole, je ne suis pas tout à fait d'accord. Je crois qu'aujourd'hui, elle est de 24 millions auquel on rajoute les 15,75 millions du remboursement de la dette ou 17,5 millions du remboursement de la dette, donc de 24 plus 17, on est à 40 points. On ne peut pas non plus mettre en cause la hauteur de la participation de la métropole dans ces éléments.

00:25:20

Monsieur le Président Sylvain Laval: Oui, madame Martin-Grand.

00:25:34

Sandrine Martin-Grand: Simplement pour compléter ce qui a été dit par Anne Gérin, je crois qu'effectivement, moi, je voudrais souligner et remercier l'effort qui a été fait pour tenir l'engagement qui avait été pris de désendetter afin que la participation du département et de la métropole serve au désendettement. Puisque vous l'avez dit, cette année, non seulement l'engagement a été respecté et vous êtes même allé au-delà, mais dire également que l'augmentation des frais financiers, ce n'est pas un hasard, c'est aussi parce que les engagements précédents n'ont pas été tenus qu'il a fallu avoir recours à des emprunts d'équilibre et c'est ce qui fait augmenter les frais financiers. On est un peu dans un cercle vicieux. C'est pour ça qu'il est quand même important que l'argent qui est alloué pour le remboursement de la dette serve à rembourser cette dette parce que sinon on s'engage dans une spirale qui va être compliquée pour les années à venir.

00:26:48

Monsieur le Président Sylvain Laval: Bruno Cattin

00:26:50

Bruno Cattin: Je crois que cette remarque, elle est pertinente. Ça veut dire qu'il va falloir qu'on ait une analyse très fine de la situation réelle du SMMAG à travers l'analyse du PPI à travers les investissements qui sont proposés, à travers les frais de fonctionnement que chaque investissement ne manque pas de produire. Puis, il faut qu'on se positionne effectivement par rapport à cette dette qui est de 530 millions d'euros. Aujourd'hui, si on la diminue de 20, on va encore réaugmenter un peu sur cet encours. Alors, il faut qu'on ait une analyse très fine et très précise de la situation réelle du SMMAG aujourd'hui et qu'on en tire toutes les conséquences.

00:27:40

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Est-ce qu'il y a d'autres demandes de prise de parole ? Je n'en vois pas. Effectivement, je voudrais m'inscrire en continuité de ce qui vient d'être dit sur la situation. Je crois que le sujet n'est pas de s'attarder sur les causes. Nous les connaissons toutes. Évidemment que les projets d'infrastructure de mobilité coûtent fort cher, que ce soit du tramway ou

d'autres projets structurants et qu'il faut s'endetter pour les réaliser, ce n'est pas une nouveauté. Alors forcément, cela pèse et a fortiori dans un contexte où le coût du crédit se renchérit. Néanmoins, comme cela a été souligné, à partir de 2015, il y a eu un ralentissement de la capacité d'investissement et donc, cette période aurait pu être plus mise à profit pour se désendetter. Force est de constater que ce n'a pas été le cas et il s'agit et uniquement d'un constat sur ce sujet. Nous voyons aujourd'hui que cela pèse parce que nous savons que nous aurons besoin à nouveau d'investir. C'est bien normal, à la fois pour entretenir notre matériel roulant, maintenir le niveau de service sur le parc, mais aussi certainement pour de nouveaux projets. Personne ne conteste le besoin de s'endetter et des coûts que cela représente, même si au passage, nous aimerions être un peu plus aidés, notamment par les autorités nationales sur ces projets. Néanmoins, il nous faut entre-temps, évidemment, gérer notre endettement de la meilleure façon qu'il soit. Je crois que c'est important effectivement de souligner le virage que nous avons pu opérer cette année parce que la situation nous a permis de nous désendetter plus qu'habituellement et de s'inscrire pour la première fois dans la trajectoire du protocole. Je ne suis pas certain que nous puissions le maintenir indéfiniment au regard du contexte qui s'ouvre à nous. Il faut être réaliste sur cette question, mais il est néanmoins important de le souligner. C'est aussi la responsabilité qui est la nôtre. Je voudrais quand même rappeler quelques chiffres. Il y a aujourd'hui 24 millions d'euros en fonctionnement qui sont assurés annuellement par la métropole. Je rappelle que ces chiffres sont en augmentation constante depuis deux ans. Il faut souligner la dynamique qui est en œuvre et ce à quoi nous pouvons ajouter 15 millions d'euros d'investissement également. Effectivement, on dépasse largement les montants d'avant. La question n'est pas de savoir qui a le plus gros chiffre, mais c'est de bien comprendre que nous sommes sur une dynamique qui permet d'atteindre les objectifs. En tout cas, nous aurons évidemment une discussion avec la métropole sur son engagement, sur son niveau d'engagement dans les mois et dans les années qui viennent. Elle est normale. Je veux aussi rappeler qu'en 2014, nous étions à 14 ans de désendetterment et en capacité de désendetterment et qu'aujourd'hui, nous avons largement dépassé les 30. Il y a quand même des chiffres qui parlent d'eux-mêmes et qui sont très clairs sur ce sujet. À nous d'être vigilants pour faire en sorte que les trajectoires soient les meilleures possibles dans le contexte que nous connaissons. Nous savons très bien que nous allons devoir faire face à des difficultés dans les mois et dans les années qui viennent, mais je crois qu'il y a des orientations et des trajectoires qu'il sera important de poursuivre. Je vous propose donc de vous exprimer sur ce rapport d'orientation budgétaire. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? Il n'y a pas d'opposition ni d'abstention. C'est donc adopté. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

Le débat d'orientation budgétaire constitue une formalité obligatoire et doit avoir lieu dans les deux mois précédant le vote du budget.

Il retrace les orientations budgétaires, les engagements pluriannuels, ainsi que la structure et la gestion de la dette.

Conformément aux statuts du SMMAG et aux délibérations de création de budgets annexes du 7 novembre 2019, la réalisation des compétences du syndicat est pour la quatrième année retracée budgétairement sur trois budgets, un budget principal et deux budgets annexes appelés respectivement « Mobilités Urbaines » et « Mobilités partagées ».

Les orientations budgétaires sont présentées dans le rapport joint en annexe. Elles président à l'élaboration du budget primitif 2023 du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise.

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 26 janvier 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Prend acte de la tenue du Débat d'orientations budgétaires sur la base du rapport budgétaire joint en annexe pour l'exercice 2023.

26 voix pour
Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour
Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour
Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour
Département de l'Isère : 4 voix pour
Conclusions adoptées à l'unanimité.

Délibération n° 3 - Compétences obligatoires - Rapport d'observations définitives de la CRC sur la gestion de la SEMITAG devenue SPL-M TAG - Exercices 2015 à 2021

2DL220202

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante est relative aux rapports d'observations définitives de la Chambre régionale des comptes sur la gestion de la Semitag, devenue donc SPL M TAG, comme vous le savez, sur les exercices 2015 à 2021. La parole est au vice-président Bruno Cattin.

00:31:17

Bruno Cattin: C'est bien sur la période 2015-2021. Le rapport de la CRC a été rendu en décembre dernier. Alors, comme l'exige la loi, ce rapport doit être porté à la connaissance du comité syndical du SMMAG. Les principales observations du rapport, elles portent sur neuf recommandations. La première recommandation, elle concerne directement les deux actionnaires SMMAG et la métropole, puisqu'elle exige que soit mise en place une charte précise du contrôle. Sur ce point, le travail est d'ores et déjà en cours et cette charge devrait pouvoir être proposée au vote des élus des deux EPCI d'ici la fin du premier semestre 2023. La deuxième recommandation concerne la nécessité pour la SPL, donc, M TAG de recruter un commissaire aux comptes via une procédure formalisée. Cela veut dire qu'il y a bien évidemment déjà des commissaires aux comptes, mais il faut veiller à ce que cette recommandation soit mise en œuvre à l'échéance du renouvellement du mandat qui est en juin 2023. La troisième recommandation exige de la SPL qu'elle mette en place de manière systématique un recensement des besoins en termes de commande publique afin de définir le niveau de mise en concurrence nécessaire conformément aux dispositions du code de la commande publique. Les magistrats avaient noté la faiblesse de la fonction achats au sein de l'entreprise. Les élus et administrateurs avaient demandé une modification de la composition de la CAO en précisant que les collectivités et actionnaires devaient être davantage représentés. Aujourd'hui, on avait simplement le président de la SPL qui était le seul élu présent. Aujourd'hui, au sein de la CAO, il y aura cinq élus titulaires et cinq élus suppléants. Les recommandations, quatre à sept concernent essentiellement le système d'information de la société qui est jugée par la Chambre obsolète et très peu sécurisé. Il est donc demandé la mise en place d'un schéma directeur, d'une démarche d'urbanisation et d'un plan pluriannuel d'investissement. Il est aussi demandé la mise en place d'un plan visant à renforcer la sécurité du système d'information. La recommandation numéro huit porte sur la mise à jour annuelle du plan qualité. La Chambre souligne le fait que les indicateurs de qualité ne sont pas suffisamment utilisés au sein de l'entreprise comme un véritable outil de pilotage. Enfin, la recommandation numéro neuf concerne la mise en place d'une stratégie de lutte contre la fraude qui génère, selon la Chambre toujours, un niveau élevé d'évasion de recettes qui sont supérieures aux objectifs contractuels. Enfin, ici ce n'est pas une recommandation, la Chambre a souligné le rôle prépondérant joué par la société Transdev dans le pilotage de l'ex Semitag à même de mettre à défaut la prééminence des actionnaires publics au sein du conseil d'administration. Voilà Sylvain.

00:34:48

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci beaucoup. Y a-t-il des demandes d'observation sur cette délibération ? Oui, monsieur Thoviste.

00:34:59

Laurent Thoviste: Merci, monsieur le Président. Je vais commencer par la fin. Effectivement, si ce n'est pas une recommandation, le rapport montre quand même que pour parler simplement, nous avons eu raison de constituer la SPL TAG et non pas forcément de mettre fin à la DSP de Transdev, mais en tout cas de se donner les moyens de contrôler réellement cette société. Parce que dans les rapports par rapport à la Chambre à plusieurs reprises, il est indiqué que Transdev avait une prééminence assez importante dans la décision, allant jusqu'à, comme c'est dit, mettre en défaut la prééminence des actionnaires publics. En gros, pour parler franchement, c'était Transdev qui dirigeait. Ça, il ne faut plus que ce soit le cas. Il y a deux autres points qui me semblent importants aussi, un

point sur lequel nous revenons régulièrement qui est la lutte contre la fraude. On a des niveaux de fraude sur ce réseau qui sont extrêmement importants, bien au-delà de ce qu'on peut retrouver sur d'autres réseaux. Ça, c'est quelque chose sur lequel on revient systématiquement, mais il va falloir quand même qu'on essaie de trouver une solution. Puis, je relirai aussi le point sur les indicateurs de qualité pas suffisamment utilisés au sein de l'entreprise, comité de pilotage. En tant qu'administrateur, c'est aussi un peu ce que je constate, c'est-à-dire qu'on a beaucoup de discussions, mais on a peu d'éléments d'objectivation et qui nous permettent de dire, voilà, en travaillant là-dessus. Je salue le nouveau directeur de la SPL TAG que j'ai vu tout à l'heure, et je pense qu'il sait que c'est une de ses missions premières, mais c'est véritablement important, me semble-t-il, qu'on puisse vraiment diriger cette société en se basant sur des indicateurs de qualité. Le rapport de la Chambre de ce point de vue souligne que le réseau est bien apprécié des usagers. Ça, c'est un point positif, mais on voit bien qu'il y a encore des points d'amélioration. Enfin, dernier point, je crois que la TAG, c'est à peu près soixante-dix % des dépenses de fonctionnement du SMMAG, c'est à relier directement avec la discussion que nous venons d'avoir avant, si on veut investir, ça veut dire qu'il faut dégager sur le budget de fonctionnement. Quand on a un aspect qui en représente soixante-dix %, c'est là-dessus que notre effort doit porter en priorité. C'est bien d'aller gratter 0,2, 0,3 à tel endroit, mais c'est d'abord sur les soixante-dix % qu'il faut agir. C'est vraiment très important que nous puissions avoir à travers ce nouvel outil que nous avons créé, les moyens de tout temps maintenant, la qualité d'arriver à avoir une performance plus importante sur ce réseau.

00:37:58

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

00:38:04

Alban Rosa: Merci Monsieur le Président. Sur le rapport qui vient de nous être présenté, la remarque générale que je ferai, c'est une gestion perfectible, mais plutôt de très bonne qualité. Plusieurs recommandations ont déjà été prises en compte. Là, il y a trois. Après, deux éléments à souligner, cela a été souligné dans l'intervention juste avant. C'est peut-être le partenariat très prégnant avec Transdev sur les éléments financiers et de gouvernance qui est souligné ici par les magistrats et du coup qui questionne le rôle des actionnaires publics à ce moment-là. Puis après, un deuxième élément important qui, je pense, nécessitera un véritable travail, c'est le défaut sur le système informatique, enfin, la cybersécurité, qui aujourd'hui est un sujet extrêmement prégnant dans toutes les sociétés et encore plus dans les sociétés de transport. Pour conclure, on peut noter le point très positif sur la qualité de service rendu, ce qui est à la base demandé à M TAG. Ça, c'est plutôt extrêmement satisfaisant et la politique RH. Voilà pour les remarques. Merci.

00:39:16

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

00:39:21

Dominique Escaron: Je vais juste en rajouter une petite couche. Je trouve que traditionnellement, la Cour des comptes nous a habitués à des remarques qui nous font toujours un peu sourire par leur formalisme dans nos processus RH et compagnie parce qu'on n'a pas le papier machin, on n'a pas si, on n'a pas fait comme ça. Là, je pense qu'ils ont mis le doigt sur des choses plus importantes et qui soulignent un certain nombre d'observations que les uns ou les autres ont pu faire et sur lesquels j'insiste depuis un moment. On s'est parlé déjà, de l'affaire numérique. Là, la Cour des comptes ressort par l'angle sécurité, etc. Cependant, on a un véritable enjeu significatif sur tout cet aspect informatique. De la même manière, le processus achat, alors évidemment, la Cour des comptes regarde plus l'aspect formaliste des marchés publics, etc. Toutefois, on a une véritable difficulté sur le métier achat, c'est-à-dire sur notre capacité à acheter correctement et à optimiser nos volumes d'achats qui sont très significatifs en regard des investissements qui sont les nôtres ou ce qu'on souhaite faire d'une part, et d'autre part, de la part dans le fonctionnement des achats, que ce soit d'électricité, du gazole, des vêtements, des machins, enfin, etc. Ce sont des volumes relativement importants. Je ne sais plus quel était le troisième dont je voulais vous parler. Oui. Puis, les contrôleurs qui sont aussi, enfin, ça a été redit, mais c'est aussi dans notre processus opérationnel quelque chose d'important. Moi, je pense que ces trois points-là, par exemple, éclairent bien le fait qu'on a une réalité opérationnelle qui n'est pas du tout satisfaisante. Le vice-président nous a expliqué un petit peu la vision dans son introduction, les perspectives qui sont les nôtres financièrement. Quand on voit l'appel qui est fait par TAG, notamment par rapport aux difficultés qui se présentent et puis qui sont une réalité sur les salaires, sur tout ça, je pense qu'il est vraiment urgent que notre syndicat s'assure que l'ensemble de ces processus soient vraiment mis sous contrôle et en progrès réel. Alors, on a un

nouveau directeur général, mais je pense qu'il faut vraiment suivre ça au millimètre, parce que c'est une ossature fondamentale dans le fonctionnement de nos systèmes pour arriver à s'en sortir.

00:42:13

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Effectivement, je crois que ce rapport est éclairant. Il conforte d'abord le diagnostic que nous pouvons avoir et surtout, il donne des orientations intéressantes sur lesquelles nous sommes déjà engagés en partie. Pour les autres, nous allons évidemment le faire. Je crois que c'est assez intéressant de constater cela, et je pense notamment aux progrès que nous avons opérés sur la CAO et qui étaient quand même assez nécessaires et qui paraissaient même de bon sens. Effectivement, sur les remarques qui étaient faites à l'instant, il nous faut évidemment travailler sur tous ces axes-là. On voit bien que les enjeux sont importants et effectivement, je rappelle que c'est la chambre régionale des comptes et pas encore la Cour des comptes qui nous envoie un rapport sur la TAG. La conclusion de cela, c'est ce que disait Dominique Escaron à l'instant, c'est que nous avons besoin d'avoir un lien extrêmement étroit sur les orientations que nous souhaitons prendre, et c'est d'ailleurs ce que nous allons engager avec les administrateurs. Je ne peux qu'inciter les administrateurs du SMMAG à être très présents et à exercer évidemment leur contrôle analogue, comme d'ailleurs la SPL le requiert. C'est évidemment un processus que nous allons poursuivre. Je crois que nous avons déjà fait une partie du chemin, mais il en reste évidemment encore à faire. Je vous propose donc de prendre acte de ce rapport puisque comme vous le savez, il n'y a pas de vote et nous en prenons donc acte comme cela se doit, et nous allons passer à la délibération suivante.

Exposé des motifs

La Chambre Régionale des Comptes (CRC) Auvergne - Rhône-Alpes a procédé, dans le cadre de son programme de travail, au contrôle des comptes et de la gestion de la société d'économie mixte des transports de l'agglomération grenobloise 2021 (devenue la SPL M-TAG en 2021), sur les exercices 2015 à 2021. Le rapport d'observations définitives a été notifié le 20 décembre 2022 au Président du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise.

L'article L 243-6 du Code des juridictions financières dispose que « le rapport d'observations est communiqué par l'exécutif (...) de l'établissement public à son assemblée délibérante, dès sa plus proche réunion. Il fait l'objet d'une inscription à l'ordre du jour de l'assemblée délibérante ; il est joint à la convocation adressée à chacun des membres de l'assemblée et donne lieu à débat ».

Le rapport d'observations définitives a communiqué aux élus du SMMAG avec la convocation à la séance du 2 février 2023.

Les recommandations du rapport sont les suivantes :

Recommandation n°1 : Établir avec le SMMAG et Grenoble-Alpes Métropole une charte précise de mise en œuvre du contrôle analogue qui s'impose avec la création de la SPL.

Recommandation n°2 : Désigner un commissaire aux comptes suite à une procédure de mise en concurrence.

Recommandation n°3 : Procéder à un recensement annuel exhaustif des besoins d'achats afin de définir le niveau de mise en concurrence nécessaire, conformément aux dispositions du code de la commande publique.

Recommandation n°4 : Élaborer un schéma directeur des systèmes d'information de trois à cinq ans, détaillant les projets structurants et les moyens alloués à la transformation numérique et se doter d'une gouvernance et des indicateurs de suivi.

Recommandation n°5 : Mettre en place une démarche d'urbanisation du système d'information permettant une meilleure couverture des métiers de l'entreprise et une automatisation des interfaces entre les applications.

Recommandation n°6 : Mettre en place un plan pluriannuel d'investissement pour le renouvellement du matériel informatique.

Recommandation n°7 : Renforcer la sécurité du système d'information par l'élaboration d'une politique de sécurité du système d'information, la mise en place d'une gouvernance et la concrétisation du plan d'actions incluant le plan de reprise d'activité ou de continuité de l'activité.

Recommandation n°8 : Mettre à jour chaque année le plan qualité.

Recommandation n°9 : Mettre en place une stratégie de lutte contre la fraude.

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.243-6 du code des juridictions financières,

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

Vu le rapport d'observations définitives du 16 décembre 2022 de la Chambre Régionale des Comptes

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 26 janvier 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Prend acte du rapport d'observations définitives de la Chambre Régionale des Comptes portant sur le contrôle des comptes et de la gestion de la SPL M-TAG 2015-2021 et des recommandations formulées.

Il est pris acte du rapport de la Chambre Régionale des comptes

Partenariats - Adhésions - Subventions

Rapporteur : Sylvain LAVAL

Délibération n° 4 - Compétences obligatoires - Activité entre l'Agence d'urbanisme de la Région Grenobloise et le SMMAG : convention d'application pour l'année 2023

2DL220203

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante est donc relative à la participation du SMMAG, enfin, le programme d'activité, plus précisément du SMMAG avec l'agence d'urbanisme pour l'année 2023. Il s'agit évidemment d'une convention que nous avons chaque année avec l'agence pour préciser le niveau de programmation que nous avons avec l'agence. Il y a là, évidemment, une poursuite du travail. Cette relation est historique, comme vous le savez, puisque nous sommes liés depuis 1979 avec l'agence pour à la fois partager évidemment des éléments de diagnostic, mais aussi des analyses qui viennent enrichir nos actions. Je vous rappelle que le 15 décembre dernier, nous avons approuvé déjà la convention-cadre entre 2023 et 2026, de lien entre le syndicat et l'Agence sur le travail, à la fois par une cotisation annuelle, mais aussi un programme de travail sur des actions de fond. Ainsi, pour 2023, il est prévu que nous travaillons avec l'agence sur un accompagnement à l'élaboration de la mise en œuvre de nos documents-cadres, comme cela a déjà été le cas. Néanmoins, il y a notamment tout un travail à poursuivre en vue de l'élaboration du plan déplacements mobilité, la révision des schémas directeurs divers et variés. Pour continuer évidemment, le suivi des projets de mobilité et notamment des projets d'infrastructures de transport. Puis, bien sûr, l'accompagnement à l'évaluation et à l'observation des sujets relatifs à nos thématiques. Cette convention d'application, qui vient donc compléter ce que nous avons déjà adopté, viendra donc ajouter une contribution à hauteur de 418 760 € pour l'année 2023, en plus de la cotisation annuelle. Par conséquent, il vous est proposé d'adopter cette convention d'application pour le montant évoqué. Y a-t-il des observations sur cette délibération ? J'en profite. Oui, Monsieur Rosa.

00:46:13

Alban Rosa: Merci. Juste deux remarques. En 2022, il est noté qu'il y a une étude qui a porté sur la recherche d'économies d'offre sur le cœur dense. C'était de savoir s'il était possible de communiquer cette étude. En 2023, c'est juste un questionnement sur le nombre de jours qui est prévu par l'agence. Il y a 40 jours qui sont prévus pour le dossier préalable aux études cap dans le Grésivaudan et dix au dossier préalable sur les extensions de tramway. Dans un contexte du coût de mise en place de ZFE, ça nous questionne tout simplement. Merci.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Plusieurs points. Tout d'abord, sur l'étude à laquelle vous faites référence sur le cœur dense, le travail est engagé, est en cours, mais il n'est pas fini, donc on n'a pas encore de rendu. C'est un travail dont je rappelle qui est partenarial puisqu'un groupe de travail de notre syndicat s'est constitué en la matière. D'ailleurs, une première réunion a eu lieu, il y a peu à l'AURG et donc l'ensemble des membres y sont représentés. Je pense que les informations circuleront facilement. Bien entendu, quand les travaux seront finis, nous les partagerons ensemble. Ensuite, sur les jours qui y sont indiqués, effectivement, ce sont des jours théoriques de travaux. Pour la plupart, ce sont des dossiers qui ne sont pas encore engagés, donc il n'y a rien de figé ou de bloquant sur ce point. Évidemment, après, s'il y a des ajustements à faire, nous pouvons tout à fait réviser en cours d'année les choses. Il y a là absolument aucune inquiétude à avoir. Le programme est riche et il y a des éléments qui sont prioritaires, mais on a aussi un travail très engagé sur le schéma directeur des parkings relais qui vient aussi alimenter évidemment le sujet ZFE. Ainsi, nous avons un dialogue avec l'agence qui permet de s'adapter. D'ailleurs l'année dernière, je crois qu'en cours d'année, nous avons révisé, ajusté cette convention. Je vous propose donc de la mettre aux voix. Toutefois, avant de vous préciser que nous avons plusieurs membres qui ne prennent pas part au vote du fait de leur présence au sein de l'agence. Je cite, monsieur Bejjaji, mais il n'est pas là, monsieur Bruno Cattin en tant que président, bien entendu, madame Nadine Reux n'est pas là, monsieur Henri Baile, madame Coralie Bourdin, madame Anne Gérin, madame Sandrine Martin-Grand, monsieur Christophe Suszylo et madame Joëlle Hours. Heureusement, il en reste quelques-uns. Non, non, il en reste quelques-uns. Je vous rassure, nous avons encore de quoi voter. Qui est contre ? Je n'en vois pas qui s'abstient. Non. Hormis les non pris de part au vote, qui est pour, je vous le demande de lever la main pour que nous voyions bien que la délibération est adoptée. Oui, j'ai deux voix ici. Je vous en remercie. Nous en venons maintenant à la participation du SMMAG. Oui, d'ailleurs, j'invite les collègues à ne pas plus siéger au sein de l'agence, sinon, nous allons avoir quelques problèmes pour faire adopter les délibérations.

Exposé des motifs

L'Agence d'urbanisme de la région grenobloise (Agence d'urbanisme), association loi 1901, est une instance partenariale qui associe les collectivités et les acteurs locaux en charge des questions de planification, d'aménagement et d'urbanisme. Ses membres adhèrent afin de permettre que soient menées études, observations, analyses, recherches et réflexions dans leur intérêt commun. Le SMMAG (auparavant le SMTC) est un partenaire historique de l'Agence d'urbanisme depuis 1979.

Par délibération en date du 15 décembre 2022, le comité Syndical du SMMAG a approuvé la convention cadre 2023-2026 de partenariat avec l'Agence d'urbanisme.

Chaque année, le comité syndical du SMMAG fixe les axes de travail à approfondir et les engagements financiers de ce partenariat selon deux modalités : une cotisation d'adhésion qui permet de contribuer au socle partenarial conformément au règlement intérieur de l'Agence d'urbanisme ; des subventions complémentaires à la cotisation d'adhésion pour des actions s'inscrivant dans le programme d'études par voie de convention d'application annuelle.

Le SMMAG cotise à l'Agence d'urbanisme afin d'abonder le socle commun partenarial qui comprend notamment la documentation, la communication, la gestion de l'observation et le développement des outils de représentation, l'animation du partenariat avec les membres de l'Agence, les réflexions prospectives et l'innovation, l'assistance ponctuelle aux communes.

En ce qui concerne la subvention annuelle pour l'année 2023 et en cohérence avec le programme partenarial d'activités de l'Agence d'urbanisme (voté par son conseil d'administration le 14 décembre 2022), l'Agence d'urbanisme accompagnera le SMMAG en 2023 sur :

Accompagnement à l'élaboration, la poursuite et à la mise en œuvre des documents directeurs (PDM, Schéma directeur des parcs-relais, Schéma directeur cyclable...) ;

Appui à la définition des politiques de mobilité et suivi des projets d'infrastructure de transport permettant ainsi d'accompagner le SMMAG dans ses projets structurants (stratégie d'attractivité des pôles d'échanges gares, études mobilité locales, accompagnement stratégique nouvelles mobilités, accompagnement sur les projets de nouvelles infrastructures de transport et pôles d'échanges ...) ;

Accompagnement à l'observation et à l'évaluation, qu'il soit transversal ou thématique, (observatoire des déplacements, évaluation des projets de mobilité, suivi et analyse des enquêtes mobilité, modélisation, compte déplacements...).

La convention d'application annuelle fixant le programme d'activité partenarial intéressant le SMMAG pour l'année 2023 vient compléter la convention-cadre 2023-2026.

Il est proposé au Comité syndical du SMMAG d'adhérer à l'Agence d'urbanisme pour un montant de 139 587 euros de cotisation annuelle, et d'approuver la convention d'application 2023 à la convention cadre 2023-2026 qui fixe le programme partenarial intéressant le SMMAG et le montant de la participation financière associée à hauteur de 418 760 euros.

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 15 décembre 2022 portant sur la convention cadre 2023-2026 de partenariat entre le SMMAG et l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise,

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 26 janvier 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide d'adhérer à l'Agence d'urbanisme pour l'année 2023,
- Autorise le versement de la cotisation annuelle 2023 pour un montant de 139 587 euros ;
- Approuve la convention d'application fixant le programme d'activités partenarial pour l'année 2023 entre le SMMAG et l'Agence d'urbanisme, telle qu'annexée à la présente délibération,
- Autorise le Président à signer la convention d'application susmentionnée,
- Décide de verser à l'Agence d'urbanisme la subvention annuelle correspondante, soit 418 760 euros au titre de sa participation au programme d'activités partenarial intéressant le SMMAG pour l'année 2023.

18 voix pour - 8 NPPV (Henri BAILE, Coralie BOURDELAIN, Bruno CATTIN, Anne GERIN, Joëlle HOURS, Sandrine MARTIN-GRAND, Nadine REUX, Christophe SUSZYLO)

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 1 voix pour – 2 NPPV (Henri BAILE, Coralie BOURDELAIN)

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 2 voix pour – 2 NPPV (Bruno CATTIN, Nadine REUX)

Département de l'Isère : 4 NPPV (Anne GERIN, Joëlle HOURS, Sandrine MARTIN-GRAND, Christophe SUSZYLO)

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Délibération n° 5 - Compétences obligatoires - Participation du SMMAG au programme d'actions de Atmo Auvergne Rhône-Alpes pour l'année 2023

2DL220200

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons donc, mais cette fois-ci à la participation du SMMAG au sein du Programme d'action de Atmo Auvergne-Rhône-Alpes pour l'année 2023. Là, nous sommes sur le même niveau d'engagement qu'avec l'AURG, cette fois-ci avec Atmo là aussi, une structure bien connue pour définir évidemment le lien de nos engagements annuels avec le programme de travail qui va avec et bien sûr l'engagement financier qui s'y rapporte. Cette fois-ci, nous avons une cotisation annuelle de 45 000 € et une subvention de 40 000 € pour financer les actions définies donc sur le partenariat. Au titre de l'année 2023, nous aurons les accompagnements sur la gestion des épisodes pollués comme cela est le cas depuis un certain nombre d'années. Évidemment, un accompagnement à l'élaboration du plan de mobilité, là aussi des diffusions de l'indice Atmo, bien connu, les accompagnements aussi à la sensibilisation sur la qualité de l'air et une amélioration du modèle Air Traffic qui nous apporte aussi quelques éclairages et bien entendu un suivi des effets de la ZFE mobilité métropolitaine. Je vous propose une reconduction de la cotisation annuelle de 45 000 € ainsi qu'une subvention de 35 000 € pour les actions que j'évoquais à l'instant. Y a-t-il des observations ? Je n'en vois pas. Je vous propose de mettre aux voix en vous précisant que je ne participerai pas au vote puisque je vous représente au sein de l'assemblée générale. Pas d'abstention non plus. C'est donc adopté. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

Atmo Auvergne Rhône-Alpes (ATMO AURA) est l'organisme agréé pour gérer l'observatoire environnemental relatif à l'air et à la pollution atmosphérique au sens de l'article L.220-2 du Code de l'environnement sur le territoire correspondant à la région administrative Auvergne Rhône-Alpes.

En tant qu'association agréée pour la Surveillance de la Qualité de l'Air, ATMO AURA conduit les missions suivantes :

Mise en œuvre de tout moyen métrologique et de modélisation afin d'assurer la caractérisation la plus exhaustive possible de l'air sur son territoire en constat et en prévision, en garantissant la continuité historique des indicateurs et données. Notamment, l'observatoire doit pouvoir répondre aux réglementations européennes, nationales ou locales sur la surveillance de la qualité de l'air et les données environnementales.

Mise en place des outils d'évaluation des politiques publiques en vue du diagnostic et de la prospective pour les plans et programmes ayant un impact sur l'air.

Participation à l'amélioration des connaissances sur l'air.

Promotion et diffusion, de manière indépendante, des informations lui appartenant afin de porter à connaissance tout élément permettant une amélioration de l'état de l'environnement sur le territoire.

En plus de ses missions réglementaires, ATMO AURA co-construit chaque année un programme de travail avec le SMMAG.

En 2022, le SMMAG a versé à l'association une cotisation annuelle de 45 000 €, et une subvention de 40 000 € correspondant à un programme d'actions dont le bilan est annexé.

Considérant l'intérêt des missions d'ATMO AURA pour les territoires du SMMAG et leur lien fort avec les mobilités, il est proposé de poursuivre le partenariat entre le SMMAG et ATMO AURA en 2023, avec le versement : d'une cotisation annuelle permettant de financer, avec l'ensemble des membres de l'association, le fonctionnement de l'observatoire ainsi que les investissements nécessaires à son bon fonctionnement, d'une subvention correspondant à un programme d'actions spécifique, sur le périmètre du SMMAG.

Au titre de la cotisation annuelle 2023 :

La participation financière du SMMAG au titre du programme de travail partenarial vise à favoriser des missions d'intérêt général répondant à l'objet d'ATMO AURA. Il s'agit notamment d'assurer le suivi de la qualité de l'air liée aux déplacements (animation de l'observatoire de la qualité de l'air...), modélisation de la qualité de l'air à l'échelle de la région grenobloise et de la rue (amélioration et extension du modèle SIRANE...), échanges de données et communication (information sur la qualité de l'air participation aux réunions...). Ceci se traduit par le versement d'une cotisation annuelle de 45 000 € au titre de l'année 2023.

Au titre de la subvention 2023 :

Certaines actions demandent un traitement plus spécifique pour le SMMAG :

Accompagnement spécifique sur la gestion des épisodes pollués : diffusion des bulletins d'alerte pour anticipation des épisodes, fiabilisation de la transmission des informations quotidiennes sur l'état de la qualité de l'air au SMMAG ;

Mise à jour du bilan de la qualité de l'air sur le périmètre du SMMAG avec les données 2022 ;

Accompagnement à l'élaboration du Plan de Mobilité (assistance à l'évaluation environnementale du projet et à la concertation préalable sur l'évaluation environnementale) ;

Diffusion de l'indice ATMO (indicateur journalier de la qualité de l'air) affiché sur l'espace public (Abris voyageurs), mise à disposition d'un flux API dédié, accompagnement à la mise à jour de l'application M-mobilités en lien avec Airtogo ;

Accompagnement à la sensibilisation sur la qualité de l'air auprès du SMMAG (préparation de support de communication) ;

Amélioration du modèle « air/trafic » à l'échelle du SMMAG en lien avec la mise à jour du modèle multimodal de déplacements du SMMAG ;

Suivi des effets de la ZFE mobilités métropolitaine sur la qualité de l'air dans l'ensemble du territoire du SMMAG.

Pour ces actions, il est proposé au Comité Syndical du SMMAG d'approuver le versement d'une subvention de 35 000 € au titre de l'année 2023.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 26 janvier 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide de renouveler l'adhésion du SMMAG à ATMO AURA pour l'année 2023,
- Autorise le versement d'une cotisation annuelle de 45 000 € permettant de financer, avec l'ensemble des membres de l'association, le fonctionnement de l'observatoire ainsi que les investissements nécessaires à son bon fonctionnement,
- Décide de verser à ATMO AURA une subvention annuelle de 35 000 € correspondant au programme d'actions décrit dans la convention,
- Autorise le Président à signer la convention.

25 voix pour – 1 NPPV (Sylvain LAVAL)

Grenoble-Alpes Métropole : 14 voix pour – 1 NPPV (Sylvain LAVAL)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 4 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Rapporteur : Sylvain LAVAL

Délibération n° 6 - Mobilités urbaines - Subvention au collectif des ateliers d'autoréparation "la Clavette" pour 2023

2DL220188

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante, subvention au collectif des ateliers d'auto réparation la clavette. La parole est à Laurent Thoviste.

00:51:10

Laurent Thoviste: Effectivement, la clavette, les objectifs, c'est de favoriser la pratique du vélo, de remettre notamment en circulation des vélos délaissés en réemployant des pièces détachées et des matières premières. Aussi, de favoriser aussi les échanges entre les cyclistes et animer notamment des ateliers d'auto réparation. Le programme d'action sur lequel l'association a demandé une subvention pour 2022, enfin, le 12 décembre 2022 pour 2023 est le suivant, susciter la création d'ateliers vélo. Par conséquent, par la mise en place de ressources pour les groupes voulant démarrer un atelier, par l'aide à la formation des groupes locaux, par l'aide au développement des ateliers vélo, par l'accompagnement aussi individuel et puis par la veille des appels à projets. Deuxième volet, encourager la coopération entre ateliers vélo par l'accompagnement et la structuration de la clavette, le développement des outils de coopération existants, l'accompagnement des initiatives et le renforcement des relations avec les autres ateliers vélo en France et ailleurs. Un élément supplémentaire cette année, l'accueil des Rencontres nationales de recyclage qui a lieu du 20 au 23 avril. Pour 2023, une subvention de 44 000 € est demandée par l'association, dont 5 000 en fonds de soutien pour l'achat de fournitures et de mise à disposition des adhérents et puis donc, une subvention exceptionnelle de 10 000 € pour l'accueil de ces rencontres nationales. Voilà, le bilan a été annexé et donc, il vous est demandé d'approuver les termes de la convention d'objectifs, d'autoriser le Président à finaliser et à signer ladite convention et de fixer donc la participation financière du SMMAG à 54 000 € pour 2023.

00:52:55

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Y a-t-il des observations sur cette délibération ? Je n'en vois pas. Si, pardon, Monsieur Florent Cholat.

00:53:06

Florent Cholat: Merci. Très rapidement, c'était pour faciliter. Je parcourais, le bilan de la clavette sollicitée du fait qu'on accueille l'événement au sein de ces subventions à travers cette subvention et

du déploiement très rapide et très important de tous ces ateliers de réparation sur le territoire et qui ont plus tendance à se répartir sur le territoire métropolitain. Je pense notamment à Chaîne de vélo à Vizille ou Vallée de la Gresse en transition, afin de voir qu'il y a un vrai déploiement qui me semble, on doit arriver à accompagner pour permettre aux personnes de tout le territoire de pouvoir réparer leur vélo de manière participative et d'avoir accès en tout cas à ce service-là.

00:53:43

Bruno Cattin: Alors, sur le territoire métropolitain et au-delà, puisque nous avons des représentants sur le Voironnais et sur le Grésivaudan.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Seulement, nous veillons à ce que cette action se déploie sur l'ensemble du territoire du SMMAG et c'est ce qui d'ailleurs justifie notre soutien. Alors, je rappelle que nous sommes sur la compétence mobilité urbaine. Ainsi, seuls les délégués de la Métropole et du Grésivaudan ont droit de vote. Y a-t-il des oppositions sur cette délibération ? Des abstentions ? C'est donc adopté. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

Au titre de sa compétence en matière de déplacements le Syndicat mixte des mobilités de l'aire urbaine grenobloise soutient le développement d'actions visant à contribuer au développement de la pratique cyclable et plus spécifiquement la mise en place d'un réseau d'ateliers de réparation vélo participatifs sur l'ensemble de son territoire.

L'association La Clavette grenobloise a pour objectifs de : favoriser la pratique du vélo au quotidien remettre en circulation des vélos délaissés, réemployer les pièces détachées et recycler les matières premières, favoriser les échanges de savoir-faire et la vélonomie des cyclistes en animant des ateliers d'autoréparation.

Le programme d'actions pour lequel l'association a demandé une subvention le 12 décembre 2022 est le suivant :

Susciter la création d'ateliers-vélo par :

- la mise en place de ressources pour les groupes voulant démarrer un atelier-vélo;
- la prise de contact avec les acteurs locaux intéressés;
- l'aide à la formation de groupes locaux;
- l'aide au développement et la gestion des ateliers-vélo par la formation aux différents aspects du fonctionnement d'un atelier-vélo;
- l'accompagnement individuel des ateliers-vélo tout au long de leur projet, et à leur demande;
- la veille des appels à projets et des opportunités (locaux, financements, ...);

Encourager la coopération entre les ateliers-vélo par :

- l'accompagnement de la structuration de la Clavette;
- le développement des outils de coopération existant (communication interne et externe, ...);
- l'accompagnement des initiatives de la Clavette grenobloise;
- le renforcement des relations avec les autres ateliers-vélo de France et d'ailleurs ;
- la participation à la « Faites du vélo 2023 » au travers l'organisation d'une bourse aux vélos.

Accueillir les rencontres nationales de « l'Heureux Cyclage » du 20 au 23 avril 2023.

Ce programme est décrit dans la convention d'objectifs annexée à la présente délibération.

Pour 2023, une subvention de 44 000€ est demandée par l'association dont 5000€ en fond de soutien pour l'achat de fournitures mises à disposition des adhérents de la Clavette (pièces, outillages...) et une subvention exceptionnelle de 10 000€ pour l'accueil des rencontres nationales de l'Heureux cyclage (ateliers vélos participatifs et solidaires).

Le bilan des actions 2022 est annexé à la présente délibération.

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 26 janvier 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve les termes de la convention d'objectifs 2023 entre La clavette et le SMMAG ci-annexée,
- Autorise le Président à finaliser et à signer ladite convention,
- Fixe la participation financière du SMMAG à 54 000 euros pour l'année 2023.

18 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité

Politique de déplacements

Rapporteur : Sylvain Laval

Délibération n° 7 - Mobilités urbaines - Accords-cadres de travaux d'aménagement des espaces publics n° 2019-53, 2019-54, 2019-55, 2019-56, 2019-57 et Accords-cadres de travaux d'entretien des espaces publics n°2020-02, 2020-03, 2020-04, 2020-05, 2020-06, 2020-07- Autorisation donnée au Président de signer les avenants relatifs à la prise en compte de la hausse des prix

2DL220198

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante est relative à un accord-cadre de travaux d'aménagement des espaces publics. La parole est toujours à Monsieur Thoviste.

00:54:27

Laurent Thoviste: Tu me poses une colle ? Sinon que moi, j'avais Sylvain Laval. Alors, j'ai révisé les autres parce que j'en ai une autre un peu plus loin effectivement, mais pas celle-là.

00:54:36

Sylvain Laval: Je pense que c'est une erreur puisque normalement, c'est Laurent Thoviste qui rapporte, mais ce n'est pas bien grave. Je vais vous en dire quelques mots puisqu'il s'agit donc, comme son titre l'indique, d'un accord-cadre de travaux d'aménagement et des espaces publics, notamment de manière mutualisée avec la métropole, pour évidemment encadrer nos marchés lors de tous les travaux que nous faisons sur notre réseau avec l'aménagement des arrêts de bus et des espaces afférents. C'est une délibération technique, mais néanmoins utile qu'il ne me paraît pas forcément nécessaire de rentrer dans plus de détails que cela. Cependant, nous devons évidemment l'approuver après le passage au sein du conseil métropolitain et devant la commission d'appel d'offres. Je vous propose donc de mettre aux voix cette délibération avec toujours les voix des délégués de la Métropole et du Grésivaudan. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? Je n'en vois pas. C'est donc adopté. Je vous remercie.

Exposé des motifs

Le SMMAG est doté d'accords-cadres à bons de commande pour lui permettre de réaliser les travaux d'entretien des voies et des aménagements nécessaires au fonctionnement du réseau de transport en commun (accessibilité, aménagements de carrefours à feux, terminus, parcs relais, voiries à l'intérieur des dépôts etc ...)

Pour les prestations « de travaux d'aménagement des espaces publics », celles-ci sont exécutées dans le cadre d'un groupement de commandes avec Grenoble-Alpes Métropole, coordonnateur du groupement, sur la base d'accords-cadres pluriannuels à bons de commande, avec un montant minimum de 50 000 € HT et un montant maximum de 4 000 000 € HT pour chacun des lots sur une durée de 1 an à compter du 16 juillet 2020 avec une durée maximale de 4 ans (1 an reconductible 3 fois un an).

La signature de ces accords-cadres a été autorisée par délibération en date du 12 décembre 2019 du Comité syndical du SMTC (devenu depuis SMMAG)

Pour les prestations « de travaux d'entretien des espaces publics », celles-ci sont exécutées dans le cadre d'un groupement de commandes avec Grenoble-Alpes Métropole, coordonnateur du groupement, sur la base d'accords-cadres pluriannuels à bons de commande, sans montant minimum et sans montant maximum pour chacun des lots sur une durée initiale de 2 ans à compter du 16 juillet 2020 avec une durée maximale de 4 ans (2 ans reconductible 1 fois deux ans).

La signature de ces accords-cadres a été autorisée par délibération en date du 07 février 2020 du Conseil Métropolitain de Grenoble-Alpes Métropole dans le cadre du groupement de commande

Les accords-cadres de travaux d'aménagement des espaces publics sont organisés en cinq lots géographiques et en six lots géographiques pour les accord cadres de travaux d'entretien des espaces publics, prenant en compte les cohérences territoriales et géographiques des communes du périmètre de transports urbains et basés sur des hypothèses connues du volume d'aménagements à réaliser sur la période 2020-2024.

Depuis mars 2022 les difficultés d'approvisionnement pour certaines matières premières, consécutives notamment à la relance économique après la crise du covid-19 puis à la guerre en Ukraine, ont entraîné un renchérissement important des coûts de production, ce qui a engendré des difficultés d'exécution des contrats de la commande publique, au regard notamment de leurs clauses financières.

Ces circonstances économiques imprévisibles ont un impact important pour les entreprises titulaires de ces lots de travaux c'est pourquoi elles ont saisi le SMMAG, à l'automne 2022, pour alerter sur leurs difficultés d'exécution en terme de délai de réalisation et de coût d'approvisionnement de certaines matières premières.

En effet la révision annuelle prévue aux marchés d'aménagement, basée sur les indices TP01, TP08, TP09, TP10a, TP12a, TP12b et TSH, ne permet pas de suivre la volatilité des prix d'approvisionnement des matières premières concernées par la hausse et déconnecte l'exécution du marché de la réalité économique actuelle.

Ainsi que la révision annuelle prévue aux marchés d'entretien, basée sur l'indice TP08, ne permet pas de suivre la volatilité des prix d'approvisionnement des matières premières concernées par la hausse et déconnecte l'exécution du marché de la réalité économique actuelle.

Au vu des circonstances et du bouleversement économique temporaire de l'économie des contrats en cours, la notion d'imprévisibilité prévue par les articles R 2194-5 et R 3135-5 du code de la commande publique peut être retenue. Ainsi, et conformément à l'avis du Conseil d'Etat en date du 15 septembre 2022 et à la circulaire ministérielle du 29 septembre 2022, il est proposé d'adapter les modalités d'exécution financière en passant d'une révision annuelle à une révision mensuelle à partir du 1er janvier 2023 et ce, jusqu'au 30 juin 2023.

Un bilan du contexte économique sera réalisé en juin 2023 avec les entreprises pour vérifier si les conditions de l'imprévisibilité sont toujours retenues et s'il convient de prolonger les dispositions financières mises en place.

Il est proposé au Comité syndical d'autoriser le Président à signer les avenants aux marchés concernés.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

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

Vu les articles R2194-5 et R3135-5 du code de la Commande Publique,

Vu l'avis 405540 du Conseil d'Etat en date du 15 septembre 2022,

Vu la circulaire n° 6374/SG du 29 septembre 2022 relative à l'exécution des contrats de la commande publique dans le contexte actuel de hausse des prix de certaines matières premières et abrogeant la circulaire n° 6338/SG du 30 mars 2022

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 26 janvier 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Autorise de modifier les modalités de révision de prix des marchés n° 2019-53, 2019-54, 2019-55, 2019-56, 2019-57 et des marchés n°2020-02, 2020-03, 2020-04, 2020-05, 2020-06,

2020-07 en passant d'une révision de prix annuelle à une révision de prix mensuelle à partir du 1er janvier 2023 jusqu'au 30 juin 2023,

- Autorise le Président à signer les avenants aux marchés n°2019-53, 2019-54, 2019-55, 2019-56, 2019-57 et n°2020-02, 2020-03, 2020-04, 2020-05, 2020-06, 2020-07 correspondants.

18 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité

Rapporteur : Sylvain Laval

Délibération n°8 - Mobilités urbaines - Mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage juridique, financière et technique pour la passation des contrats d'exploitation des lignes de transports publics du SMMAG - Autorisation donnée au Président de signer le marché

2DL220186

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante est relative à une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage juridique et financière pour la passation de contrats d'exploitation de nos lignes de transports publics. Là, vous le savez, nos contrats d'exploitation de nos réseaux de transport, à la fois, donc, le réseau M TAG et le réseau M TouGo, arriveront à échéance en 2024 et il nous faut préparer le renouvellement de ces contrats. Ainsi, pour ce faire, nous souhaitons souscrire à une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour pouvoir donc travailler au renouvellement de ces contrats dans les orientations que nous souhaitons, à savoir, tendre vers une unification du service qui est offert à nos voyageurs, quels que soient les territoires sur lesquels ils se trouvent, avec une exploitation harmonisée et l'objectif d'un réseau unique de transport à l'horizon de septembre 2024, comme nous avons déjà eu l'occasion de l'évoquer. Pour ce faire, le groupement SYSTRA France FCL Penta Avocats a été retenu dans le cadre de la commission d'appel d'offres qui s'est réunie le 26 janvier dernier pour nous assister dans ce travail avec un marché qui est conclu pour une durée de deux ans. Voilà donc l'objet de la présente délibération. Y a-t-il des observations ? Je n'en vois pas. Je vous propose donc de mettre aux voix avec les délégués de la Métropole et du Grésivaudan. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? C'est donc adopté. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

La présente délibération a pour objet d'autoriser le Président à signer le marché public portant sur une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage juridique, financière et technique pour la passation des contrats d'exploitation des lignes de transports publics du SMMAG.

Le SMMAG souhaite faire appel à un prestataire externe pour l'assister dans le renouvellement :

- Du contrat d'obligation de service public attribué à la SPL M TAG du 1er janvier 2022 au 31 décembre 2023, pour l'exploitation du réseau de transport urbain M Tag, couvrant le territoire de la métropole grenobloise.
- Du contrat de délégation de service public attribué au groupement de transporteurs privés G'R4 du 1er septembre 2015 au 31 août 2024, pour l'exploitation du réseau de transport urbain M TouGo, couvrant le territoire du Grésivaudan.

L'enjeu pour le SMMAG est de mener à bien les procédures de renouvellement de ces contrats d'exploitation des réseaux de transport en commun et de services associés à échéance du 1er janvier 2024 pour les lignes M TAG avec la SPL M TAG et du 1er septembre 2024 pour les lignes M TouGo dont le mode de gestion reste à déterminer.

Le renouvellement de ces deux contrats doit notamment permettre de tendre vers une unification du service offert aux voyageurs au travers d'une exploitation harmonisée des lignes et services (accueil, distribution, tarification...) présentant des convergences fortes, et orientant la gestion de ces lignes et services vers un réseau unique de transport public sous compétence du SMMAG, à horizon septembre 2024.

La procédure de passation utilisée est l'appel d'offres ouvert. Elle est soumise aux dispositions des articles L. 2124-2, R. 2124-2 1° et R. 2161-2 à R. 2161-5 du Code de la commande publique.

Il s'agit d'un marché ordinaire pour lequel il n'est pas prévu de décomposition en lot.
Les offres ont été analysées sur la base de critères de jugement pondérés comme suit :

Critère 1-Valeur technique : 60%, avec les sous-critères suivants :

Qualité de la méthode proposée, depuis la reformulation des attentes et enjeux jusqu'au rendu ;
planning prévisionnel proposé ; outils mobilisés ; synthèse méthodologique : 40 points

Moyens humains : structuration, ressources mobilisées, compétences et expériences de l'équipe
proposée dans la conduite de missions similaires au cours des 3 dernières années : 20 points

Critère 2 - Prix des prestations : 40% :

2.1 : Prix global et forfaitaire : 30 points

Noté au regard du montant total indiqué dans l'acte d'engagement et la DPGF

2.2. : apprécié au regard du montant du DQE : 10 points

A l'issue de l'analyse des offres, la commission d'appel d'offres du SMMAG, réunie le 26 janvier 2023, a attribué le marché pour un montant global et forfaitaire de 145 042,50 € H.T. et pour une partie à bons de commande sans minimum et avec un maximum de 100 000 € H.T. au groupement SYSTRA France (75, Paris) / FCL / Pintat Avocats dont l'offre a été jugée économiquement la plus avantageuse.

Le marché est conclu pour une durée de deux ans à compter de sa notification.

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 décision rendue par la commission d'appel d'offres du 26 janvier 2023,

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 26 janvier 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Autorise le Président à signer le marché public relatif à une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage juridique, financière et technique pour la passation des contrats d'exploitation des lignes de transports publics du SMMAG avec le groupement SYSTRA France (75, Paris) / FCL / Pintat Avocats dont l'offre est jugée économiquement la plus avantageuse, pour les montants suivants :

prix global et forfaitaire de 145 042,50 € H.T. partie à bons de commande : sans minimum et avec un montant maximum de 100 000 € HT, selon les prix indiqués au bordereau des prix unitaires.

18 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité

Rapporteur : Sylvain LAVAL

Délibération n° 9 - Mobilités urbaines - Prestations d'animations mobilité, coordination et ingénierie dans le cadre du dispositif M'PRO (plans de mobilité employeurs), à destination des employeurs et de leurs employés - Autorisation donnée au Président de signer le marché

2DL220169

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante est relative toujours dans les mobilités urbaines, aux prestations d'animation de mobilité dans le cadre du dispositif M'PRO. Là, il s'agit de signer un accord-cadre à bon de commande, donc portant sur les prestations d'animation de mobilité du dispositif M'PRO bien connu qui nous permet d'accompagner notamment les plans de mobilité employeur au service des employés de ces différentes structures. Pour poursuivre la dynamique qui est engagée à la fois sur le territoire du Grésivaudan, mais aussi sur celui de la Métropole. En attendant, nous l'espérons un jour, de rejoindre le Voironnais. Il s'agit évidemment d'harmoniser les

tarifs, de travailler avec les PDM communs pour apporter toujours plus d'informations, de conseils aux salariés pour les accompagner sur les changements de comportements et valoriser les services de mobilité que nous pouvons apporter. Vous le savez, les outils sont nombreux avec un certain nombre de services, de tarifs également préférentiels, qui permettent de conduire un certain nombre d'animations, notamment à travers des villages mobilités ou des conseils personnalisés. En 2021, nous avons eu 233 établissements publics et privés qui se sont engagés dans la démarche, ce qui représente une cible de 85 000 employés touchés par ce dispositif. Il s'agit ici de recourir à un prestataire externe pour nous assister dans la réalisation de ces prestations avec un marché qui est composé en deux lots géographiques. Là aussi, la commission d'appel d'offres s'étant réunie le 26 janvier dernier, elle a attribué ce marché aux groupements, Mon univers Natura vélo et cet accord est conclu pour une période initiale d'un an, reconductible trois fois de façon tacite. Y a-t-il des observations sur cette délibération ? Je n'en vois pas. Je vous propose donc de mettre aux voix, toujours avec les mêmes votants de la Métropole et du Grésivaudan. Pas d'opposition, pas d'abstention. C'est donc adopté. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

La présente délibération a pour objet d'autoriser le Président à signer l'accord-cadre à bons de commande portant sur des prestations d'animations mobilité, coordination et ingénierie dans le cadre du dispositif M'PRO (accompagnement des plans de mobilité employeurs), à destination des employeurs et de leurs employés.

Le SMMAG souhaite en effet poursuivre la dynamique engagée il y a plusieurs années par le SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération grenobloise) et la communauté de communes Le Grésivaudan, à travers le dispositif M'PRO et les animations associées.

La création du SMMAG en janvier 2020 a permis de repenser et harmoniser les dispositifs, dans l'objectif d'accompagner le renouvellement et le déploiement des Plans de Mobilité Employeurs (PdME) individuels sur son territoire, et de développer les PdME communs, tout en renforçant l'information et le conseil aux salariés pour qu'ils adoptent des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle.

Dans son Plan de Déplacements Urbains (dorénavant appelé Plan De Mobilités de l'aire grenobloise) approuvé le 7 novembre 2019, le SMTC, devenu SMMAG, s'est en effet fixé comme objectifs de :

Action 2.1 - Développer les agences de mobilité et les événements et initiatives locales permettant la promotion des mobilités alternatives sur l'ensemble du territoire,

Action 2.2 - Mettre en place un accompagnement individualisé et aider les individus à tester de nouvelles solutions de mobilité,

Action 3.1 - Développer et faire vivre les Plans de Mobilité Employeurs (PdME, ex PDM), à travers le dispositif M'PRO,

Orientation 12 - Passer de la voiture individuelle à la voiture partagée, en mettant en œuvre les actions suivantes :

12.1 - Développer un réseau d'aires et points de prise en charge pour le covoiturage,

12.2 - Développer les services et outils de mise en relation incitant à l'usage du covoiturage,

12.3 - Créer des avantages comparatifs pour les covoitureurs,

12.4 - Amplifier le développement de l'autopartage pour les particuliers, les entreprises et les collectivités

Le SMMAG propose ainsi aux employeurs implantés sur son territoire (hors Voironnais) un dispositif d'accompagnement pour la mise en place et l'animation de PdME, appelé M'PRO, intégrant une assistance technique, des outils, services et tarifications préférentielles, définis dans le cadre d'une convention établie pour trois ans entre le SMMAG et l'employeur. Le dispositif prévoit également des animations à destination des employés, sous la forme de stands d'information, de villages mobilités et de conseils personnalisés.

En 2021, 233 établissements publics et privés étaient activement engagés dans la démarche M'PRO, soit l'équivalent de 85 000 employés.

Le présent marché porte exclusivement sur l'accompagnement des employeurs M'PRO du territoire, et non sur celui du grand public.

Le SMMAG souhaite faire appel à un prestataire externe pour l'assister dans la réalisation de prestations d'animations mobilité et de coordination/ingénierie liées à la gestion et au développement des Plans de Mobilité Employeurs, dans le cadre du dispositif M'PRO, à savoir :

L'accompagnement à la mise en place, l'animation, la coordination et l'évaluation des PdME, dans le périmètre géographique précisé pour chaque lot,

Le développement, l'organisation et la mise en œuvre d'actions de sensibilisation, de conseil individualisé et de communication à destination des employeurs et employés,

L'organisation et l'animation de réunions de travail, focus groupes, ateliers de réflexion, séminaires, La réalisation d'études.

La procédure de passation utilisée est l'appel d'offres ouvert. Elle est soumise aux dispositions des articles L. 2124-2, R. 2124-2 1° et R. 2161-2 à R. 2161-5 du code de la commande publique.

L'accord-cadre avec minimum et maximum est passé en application des articles L. 2125-1 1°, R. 2162-1 à R. 2162-6, R. 2162-13 et R. 2162-14 du code de la commande publique. Il donnera lieu à l'émission de bons de commande.

Le marché est décomposé en deux lots géographiques :

Le lot 1 - zone A, comprend les établissements situés sur les communes suivantes :

Bresson, Brie-et-Angonnes, Champagnier, Champ-sur-Drac, Claix, Echirolles, Eybens, Fontaine, Fontanil-Cornillon, Grenoble, Herbeys, Jarrie, Le Gua, Le-Pont-de-Claix, Miribel-Lanchâtre, Montchaboud, Mont-Saint-Martin, Notre-Dame-de-Commiers, Notre-Dame-de-Mésage, Noyarey, Poisat, Proveysieux, Quaix-en-Chartreuse, Saint-Egrève, Saint-Martin-Le-Vinoux, Saint-Barthélémy-de-Séchillienne, Saint-Georges-de-Commiers, Saint-Paul-de-Varces, Saint-Pierre-de-Mésage, Sassenage, Séchillienne, Seyssinet-Pariset, Seyssins, Varcès-Allières-et-Risset, Vaulnaveys-le-Bas, Veurey-Voroize, Vif, Vizille

Le lot 2 - zone B, comprend les établissements situés sur le territoire de la communauté de communes Le Grésivaudan ainsi que les communes suivantes :

Corenc, Domène, Gières, La Tronche, Le Sappey-en-Chartreuse, Meylan, Muriannette, Saint-Martin-d'Hères, Sarcenas, Vaulnaveys-le-Haut, Venon

Les offres ont été analysées pour les 2 lots sur la base de critères de jugement pondérés comme suit :

Critère 1 - valeur technique : 60%, avec les sous-critères suivants :

1.1 - Pertinence et qualité de la méthodologie proposée par le candidat pour la conception, la mise en œuvre, le reporting et l'évaluation des prestations exposées dans le cahier des clauses techniques particulières : 20%

1.2 - Pertinence et adéquation de l'organisation et des profils proposés : dimensionnement, recrutement et disponibilité des différents profils, compétences et références, notamment en matière d'animation et de conseil individualisé au report modal et à la multimodalité pour les trajets domicile-travail et professionnels : 20%

1.3 - Pertinence et adéquation des moyens matériels et immatériels proposés pour la réalisation des prestations exposées dans le cahier des clauses techniques particulières : 20%

Critère 2 - prix des prestations : 40%, apprécié au regard du montant du DQE.

A l'issue de l'analyse des offres, la commission d'appel d'offres du SMMAG, réunie le 26 janvier 2023, a attribué le marché :

Pour le lot 1 - zone géographique A : au groupement MONUNIVERT/NATURAVELO/NEOZ (69, Lyon) : pour un montant minimum de 20 000 € H.T. et pour un montant maximum de 450 000 € H.T. par an,

Pour le lot 2 – zone géographique B : au groupement MONUNIVERT/NATURAVELO/NEOZ (69, Lyon) : pour un montant minimum de 20 000 € H.T. et pour un montant maximum de 250 000 € H.T. par an.

L'accord-cadre sera conclu pour une période initiale d'un an. Il est reconductible 3 fois un an de façon tacite.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du code général des collectivités territoriales,

Vu les statuts du SMMAG adoptés par délibération du 11 mars 2021,
Vu la décision rendue par la commission d'appel d'offres du 26 janvier 2023,

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 26 janvier 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Autorise le Président à signer l'accord-cadre relatif aux prestations d'animations mobilité, coordination et ingénierie dans le cadre du dispositif M'PRO (plans de mobilité employeurs), à destination des employeurs et de leurs employés avec les entreprises suivantes :
 - o Pour le lot 1 - zone géographique A : au groupement MONUNIVERT/NATURAVELO/NEOZ (69, Lyon), pour un montant minimum de 20 000 € H.T. et pour un montant maximum de 450 000 € H.T. par an,
 - o Pour le lot 2 - zone géographique B : au groupement MONUNIVERT/NATURAVELO/NEOZ (69, Lyon), pour un montant minimum de 20 000 € H.T. et pour un montant maximum de 250 000 € H.T. par an.

18 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité

Rapporteur : Laurent THOVISTE

Note d'information - Mobilités urbaines - Création d'une consigne collective sur le secteur du Prisme à Seyssins

2NI220026

Monsieur le Président Sylvain Laval: Le sujet suivant est une note d'information sur la création d'une consigne collective de vélo sur le secteur du prisme. La parole est à Monsieur Thoviste.

00:59:41

Laurent Thoviste: Oui. Alors, le vol de vélo, c'est le second frein à la pratique du vélo, on est juste derrière la crainte de circuler sur l'espace public faute d'aménagements. En France, 400 000 vélos sont ainsi volés chaque année. Je ne sais pas si on a les chiffres sur la métropole grenobloise, mais vous voyez que c'est considérable. Ainsi, on a développé sur le territoire du SMMAG un réseau étoffé de consignes de vélos. À ce jour, 2500 en place sans consigne, couvrant 31 communes et sans site de consigne en service tous types confondus. Je vous passe sur les modèles, vous les avez dans la note. En termes d'usage, on comptabilise 1 200 contrats en cours, soit un taux de remplissage qui est de l'ordre de cinquante %, alors qu'il varie bien évidemment selon le type et la localisation des consignes, quatre-vingt-onze % des abonnements pour un an. Puisque les usagers peuvent demander la pose de mini box, une soixantaine de demandes de pose de mini box. Je passe aussi sur les places dans les parkings et j'en viens donc à la consigne du prisme, donc dans le cadre de cette politique de consigne, le prisme a été identifié comme cible prioritaire pour renforcer les capacités existantes en consigne de vélo, puisque depuis la création, cinq dispositifs légers de consigne ont été successivement installés du fait de la demande et sont quasiment toujours pleins. Si aujourd'hui, le prisme est équipé de trois mini box et de deux M Vélo Box qui totalisent 35 places. Il a donc été proposé de remplacer ces dispositifs de consigne de petite capacité par une consigne collective de 80 places. Ainsi, les études ont été menées depuis le 22, une demande de permis de construire a été déposée et le permis a été accordé en novembre 2022. Il est donc prévu sur 2023, la réalisation de cette consigne selon le planning suivant le premier semestre, travaux de VRD et construction de la consigne en atelier et ensuite, mi 2023, pose et raccordement de la consigne puis mis en service. Vous avez la photo du modèle qui est prévu. C'est un modèle cigogne de l'entreprise Altinnova qui est basé dans la région de Saint-Étienne. C'est le modèle similaire qui a déjà installé à Jean Prevost à Sassenage avec toiture végétalisée, éclairage intérieur LED, etc. Enfin, tout le confort sur le palier comme disait Coluche. Budget prévisionnel, 300 kilos euros qui se décomposent en 175 kilos euros de mobilier et 115 kilos euros, est-il précisé dans la note, grosse maille. Par conséquent, c'est du prévisionnel pour les VRD. Une demande de subvention sera réalisée via le programme Alvéole Plus qui peut subventionner jusqu'à 1 200 € la place, soit potentiellement 96 kilos euros sur les 300 qui ne nous en laisseraient que 204.

01:02:41

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Il y a-t-il des observations sur cette question, monsieur le Président Baile ?

01:02:49

Henri Baile: Oui, j'ai une question Laurent, mais qui n'a pas de rapport tout à fait direct avec ce que tu viens de présenter, mais je vois qu'il y a 17 consignes de petite taille sur le Grésivaudan. Est-ce qu'on peut avoir un bilan de l'usage de ces 17 consignes ?

01:03:06

Laurent Thoviste: Je pense que Monsieur le Directeur se fera un plaisir de demander à ses services de nous fournir le bilan.

01:03:13

Henri Baile: C'est ce à quoi je m'attendais. Au moins, la question est posée.

01:03:16

Monsieur le Président Sylvain Laval: L'engagement est pris et noté. Nous allons effectivement opérer un bilan de ces consignes. D'ailleurs peut-être sur l'ensemble du territoire du SMMAG et en territorialisant les informations, je pense que ce serait intéressant.

Laurent Thoviste: La situation est très hétérogène. Par exemple à Sainte-Claire.

Monsieur le Président Sylvain Laval: C'est un métier permanent de réactualiser effectivement les implantations. Madame Bourdelain.

01:04:17

Coralie Bourdelain: L'autre jour, on parlait de celles, par exemple, du Pré de l'Eau où au départ ça avait démarré lentement et qui maintenant est bien occupé en fait.

01:04:26

Laurent Thoviste : qui ne marche pas.

01:04:28

Coralie Bourdelain: Qui ne marche pas. Après, il faut revoir pour voir les implantations. Suite aux travaux qui sont faits et les bus qui vont s'arrêter à Saint-Imier sur les PEM, là ça pourra a priori très—

01:04:52

Henri Baile: Je disais, les petites, elles se déplacent facilement, donc on peut effectivement être dans la gestion. Les grosses, il faut être sûr de son coup. Sur le prisme, on ne prend pas un grand risque parce qu'on est sur un terminus de tram il y a des années. On sait que naturellement pour plus, compte tenu de la topographie de Seyssins, on sait qu'il y a des gens qui viennent à vélo à cet endroit-là, donc on ne prend pas grand risque sur les 80 places, je pense.

01:05:13

Monsieur le Président Sylvain Laval: À la fois un bilan et une actualisation est intéressants et peut-être notamment au niveau du Grésivaudan, avoir un dialogue avec les communes pour revoir le retour d'usage qu'elles ont de celles qui existent et peut-être aussi des besoins nouveaux qui pourraient apparaître. Là-dessus, évidemment, il faut qu'on soit attentif. Merci pour cette note d'information fort intéressante.

Exposé des motifs

Contexte :

Le stationnement vélo est un outil indispensable pour accompagner l'usage quotidien de la bicyclette le risque de vol étant le second frein à la pratique de vélo juste derrière la crainte de circuler sur l'espace public faute d'aménagements.

En France c'est près de 400 000 vélos qui sont volés chaque année.

Fort de ce constat la Métropole de Grenoble puis le SMMAG depuis 2020 ont développé un réseau étoffé de consignes sur le territoire.

A ce jour sur le territoire SMMAG ce sont :
2501 places en consignes sur 31 communes
100 sites de consignes en service (tous types confondus)

Plusieurs modèles de consignes sont déployés suivant la demande constatée qui se répartissent ainsi :

12 consignes collectives de 20 à 550 places dont 2 dans le Grésivaudan au PEM Pré de l'Eau
33 consignes MvéloBox individuelles 10 places
55 consignes Minibox petite collectives de 5 places dont 17 dans le Grésivaudan

En termes d'usages on comptabilise :

1200 contrats en cours soit un taux de remplissage de l'ordre de 50% très hétérogène suivant le type et la localisation des consignes
91% des abonnements pour 1 an
Une 60aine de demandes de pose de minibox

En terme financier la grille tarifaire Mvélo+ indique :

Location d'une place de consigne* (en euros TTC)	Tarif
1 jour	2
1 semaine	6
1 mois	12
1 an*	49
Caution de la clef **	50

A noter également que la Métropole via la SEMOP Park Gam propose 1036 places dans 12 parkings en ouvrage.

Au niveau national le SMMAG dispose d'un des dispositifs de consignes le plus étoffé. A titre d'exemple Métropole de Strasbourg propose uniquement 3 consignes.

Le service de Minibox avec sa pose « à la demande » via un formulaire en ligne reste l'unique opération de ce genre en France.

Le projet de consigne du Prisme

Dans ce cadre, le pôle d'échange « le Prisme », à Seyssins, a été identifié comme cible prioritaire où renforcer les capacités existantes en consigne vélo.

En effet depuis sa création 5 dispositifs légers de consignes ont été successivement installé du fait de la demande croissante.

Ainsi aujourd'hui le Prisme est équipé de 3 Minibox et de 2 Mvélobox totalisant 35 places.

En 2021 il a été proposé de remplacer les dispositifs de consignes actuels de petite capacité par une consigne collective de 80 places. Des études géotechniques ont été menées début 2022 et une demande de permis de construire mi-2022. Début novembre 2022 un accord sur le permis de construire a été formalisé.

Il est donc prévu sur 2023 la réalisation de cette consigne selon le planning suivant :

1er semestre 2023 : travaux de VRD et construction de la consigne en atelier

Mi 2023 pose et raccordement de la consigne puis mise en service

Le matériel prévu est :

Le modèle Cigogne de l'entreprise Altinova basée dans la région de Saint Etienne (Modèle similaire à la consigne collective Jean Prévost, à Sassenage).

La consigne comprend :

Toiture végétalisée plate en bac acier

Eclairage intérieur LED

Racks double étage Optima avec système de sécurisation haut et bas des vélos
Habillage barreaudage bois
Prises de recharge pour VAE
Station de gonflage
Accès par carte Ourà! ou digicode.



Le budget prévisionnel est de 300k€ qui se décompose ainsi :

Mobilier : 175,5k€ TTC

VRD : 115k€ (grosse maille)

Une demande de subvention sera réalisée via le programme ALVEOLE+ qui subventionne jusqu'à 1200€ HT/place soit potentiellement 96K€ HT.

Multimobilités

Rapporteuse : Anne GERIN

Délibération n° 10 - Mobilités partagées, actives et intermodalité - Schéma directeur des parcs-relais et aires de covoiturage - Stratégie et principes d'actions

2DL220185

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous allons maintenant passer dans le domaine des Multimobilités à une délibération relative au schéma directeur des parkings relais et des aires de covoiturage. La parole est à la vice-présidente Anne Gérin.

01:05:55

Anne Gérin: Merci monsieur le Président. Je crois qu'en arrivant ici, on a tous vu combien les axes routiers ou autoroutiers peuvent être saturés et avec nous, la perspective de la mise en place de la ZFE, le SMMAG doit être effectivement force de proposition sur des solutions un peu alternatives à l'auto soliste, mais je pense que le schéma directeur qui vous est proposé peut répondre à un certain nombre de solutions et de problématiques. Très rapidement parce que la délibération est très complète. Depuis 2021, l'élaboration d'un schéma directeur des parcs relais et des aires de covoiturage a été entreprise par le SMMAG pour effectivement, à la fois adapter le dimensionnement de nos capacités de rabattement et répondre aux objectifs de report vers des alternatives à l'usage individuel de la voiture. Ainsi, cette délibération vise à valider les principaux enseignements des premières étapes de ce travail qui a été réalisé avec l'appui de l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise. Ça nous a permis à la fois de dresser un diagnostic des capacités actuelles de stationnement, parking relais et aire de covoiturage avec une réalisation d'enquêtes d'occupation, d'estimer l'évolution du besoin en tenant compte de la mise en place de la zone à faible émission et de définir des principes de conception et de fonctionnement de ces parkings relais existants et futurs. Les principaux enseignements du diagnostic, c'est qu'aujourd'hui donc, il existe sur le SMMAG, 46 parkings P+R avec une capacité de 5070 places, donc 24 parkings sur la métropole, 11 dans le Voironnais, 11 dans le Grésivaudan. On a des parkings avec des tailles très variables qui vont de 20 à 490 places et des configurations, soit des parkings qui sont desservis par des transports collectifs, soit le réseau TER, soit le réseau Cars, soit à proximité d'échangeur routier ou sur des tracés de lignes de

covoiturage. Les taux d'occupation sont très variables. Il y en a neuf qui sont complètement saturés. Ce sont ceux qui sont en limite du cœur métropolitain sur l'esplanade le Sablon, Seyssinet. Au sud de Voiron en lien avec les lignes express, donc Champfeuillet, Plan Menu, le Gay Giratoire. Dans le Grésivaudan, on est sur les parkings relais, les plus saturés sont autour des gares, celles de Pontcharra Brignoud et au niveau de Crolles Le Rafour. On a six parcs relais qui sont proches de la saturation et qui sont là aussi en lien avec les lignes chronos, Meylan et le Verderet, celles des gares de Moirans, Voreppe, Goncelin et en proximité des lignes du car région, le Touvet Grandes Terres. On a ces fameux parkings relais institutionnels, mais on a aussi tout ce qui est informel. Puis, là, le diagnostic a permis d'identifier 17 sites de rabattement informels. Aujourd'hui, on est à un global de 3 100 places occupées dans les parkings relais et 1 600 places occupées sur des sites informels. Par ailleurs, on a par occupant 2 000 places de parking relais qui ne sont pas occupées. Avec plusieurs raisons puisque certains ne trouvent absolument pas leur public. On a l'exemple flagrant de celui de Grenoble Catane qui est en plein cœur de la ville de Grenoble et de la métropole. Une fois que l'automobiliste est arrivé, en règle générale, il continue. D'autres est sur des secteurs où l'offre de transports en commun est peu attractive. Brie, Domène, Coublevie et d'autres où les usagers peuvent avoir des facilités à se garer à destination, mais qui limite l'intérêt d'un rabattement en amont, celui du parvis à Voiron. À côté, il y a une offre importante de stationnement gratuit et non réglementé, notamment autour des gares de Rives Échirolles ou du Prisme. Certains sont peu visibles. Ainsi, avec la création de dix parkings relais et cinq projets d'extension, les projets actuellement programmés porteraient en totalité le nombre de places à 6 600 avec un horizon 2030. Deux projets supplémentaires pourraient être programmés à condition que les haltes ferroviaires qui y sont prévues voient le jour et on pense notamment à Tencin voire Champs-sur-Drac sur du plus long terme. Ça fait rire quand je l'évoque Tencin. C'est vrai qu'on fera au fur et à mesure. On a aussi des parkings relais qui sont dans des zones contraintes, notamment avec des risques technologiques ou naturels. L'objectif aussi, c'est d'avoir une adéquation entre ce qui existe actuellement et nos besoins futurs. Les besoins futurs, ils ont été calibrés par secteurs en se plaçant sur l'horizon 2030, c'est-à-dire lorsque seuls les véhicules Crit'Air zéro et un seront autorisés à circuler sur la ZFE. Par conséquent, on est sur une méthode d'estimation. On peut y avoir certaines limites à ces estimations. Notamment, les estimations sont beaucoup calibrées sur les flux domicile/travail et on ne sait pas comment ça peut évoluer, notamment avec les lieux de travail, les croissances de population et les croissances d'emplois. Tout cela sera ajusté au fur et à mesure. On aura un certain nombre de parkings relais qui ne trouvent pas leur public et qui sont sur des fourchettes basses. Ainsi, le nombre de places programmées doit être supérieur à la demande estimée pour pouvoir considérer qu'on répond de manière satisfaisante aux besoins. Les estimations des besoins futurs a été faite sur l'ensemble du territoire et ça a permis d'identifier à la fois les capacités de rabattement au-delà des projets qui sont déjà programmés. On estime des besoins de renforts sur des secteurs comme les coteaux de la Métropole, la descente du Vercors, notamment sur les secteurs le sud de la métropole avec les secteurs de Vizille et de Vif, les principales gares du Voironnais et du Grésivaudan, Rives, Voreppe, Pontcharra, Brignoud, le secteur de Voiron et le sud de la rive droite du Grésivaudan, entre Cros, Le Bernard et Montbonnot Pré de l'Eau. Ainsi, il y a un atlas avec un accès à la délibération qui permet de voir de façon cartographique toutes ces analyses. Au-delà de ces principes, on a besoin aussi de concevoir comment mettre en place ces parkings relais et leur principe de fonctionnement et de conception. Le principe retenu dans les principes généraux, c'est d'avoir un objectif de favoriser le rabattement des automobilistes au plus proche de leur domicile et en amont des congestions qui sont récurrentes. On a un système qui s'appelle des parkings relais en chapelet qui vise au niveau de chaque gare ou d'échangeur routier ou autoroutier d'avoir une convergence avec des lignes structurantes, soit transport en commun, soit de covoiturage. En complément, pour capter les flux liés aux coteaux et aux secteurs en limite du périmètre de la ZFE, il est proposé de localiser les parkings relais aux limites du cœur métropolitain, en lien donc avec les lignes de tram ou de bus chrono, et de travailler finement sur les possibilités d'exclusion de certaines voies d'accès à des parkings relais qui seraient situés en limite inférieure de la ZFE. Il est aussi nécessaire d'avoir une bonne recherche de cohérence entre l'urbanisme et les transports, et notamment de tenir compte des projets urbains qui pourraient être portés par les communes en lien avec les lignes de transport structurantes et assurer une veille pour avoir effectivement, le cas échéant, des opportunités foncières. Les politiques locales de stationnement doivent être cohérentes autour des parkings relais. Alors, là aussi, il est nécessaire de bien avoir une bonne collaboration avec les communes afin que le bon fonctionnement d'un parking relais soit bien intégré dans la gestion des espaces de stationnement tout autour et notamment de la voirie. On réfléchit à des référentiels de services pour pouvoir bien identifier ces parkings relais, notamment avec des totems de signalisation sur l'ensemble du territoire, des panneaux d'information multimodale qui soient visibles, lisibles et à jour. On doit garantir l'accessibilité

aux personnes à mobilité réduite. On doit aussi travailler à des cheminements piétons sécurisés, les plus directs possibles vers ces parkings relais. Travailler tout ce qui est lié à l'accueil des vélos avec soit des arceaux de stationnement, soit des consignes et bien référencer les points de covoiturage et notamment les lignes M covoit' ligne plus pour pouvoir permettre d'y avoir accès de façon importante. Tenir compte des points de recharge électriques lentes. Alors ça, ce sera aussi à travailler dans le cadre de la réglementation issue de la loi Climat et Résilience. Veiller à avoir des éclairages, de la propreté et de l'entretien régulier de toutes nos installations et d'autres services pour être nécessaire en cas de besoin, des services en lien avec la réparation des cycles, des bornes de covoiturage dynamique, des places pour l'autopartage, la signalisation des places réservées au covoiturage et l'équipement de vidéoprotection si nécessaire. Le fonctionnement et les modalités d'accès doivent être aussi travaillés avec trois types, soit des parkings relais à accès contrôlé et gardienné, soit des parkings relais à accès contrôlé automatiquement sans présence humaine et des parkings relais à accès libre sans barrières. Les modalités de fonctionnement doivent permettre de garantir que les places qui sont réservées à ces parkings relais soient utilisées pour du rabattement vers des modes alternatifs à l'usage individuel de la voiture. Pour chaque parking relais, l'analyse au cas par cas, doit permettre de définir les modalités de fonctionnement en tenant compte de critères comme l'environnement immédiat, notamment la densité urbaine et le type d'activité, et la disponibilité et la politique de stationnement sur les voiries aux alentours. Ainsi, en milieu urbain, on fera des focus un peu plus axés sur les conditions d'accès, notamment pour éviter que les abonnés des transports en commun utilisent le parking relais comme un parking résidentiel. Là, c'est un travail important de sensibilisation à faire. Sur le territoire métropolitain, M TAG est responsable, dans le cadre de son contrat de DSP, à la bonne exploitation des parcs relais et notamment de leur entretien. Tout ceci fait partie des échanges que nous avons avec M TAG pour pouvoir les adapter ces parkings relais, et doivent nous proposer et réaliser une action destinée à améliorer ce service. Notamment, il est prévu à partir du mois de septembre de mettre en place des valideurs en entrée qui contrôlent l'ouverture des barrières et en tenant compte de tous les titres de transport y compris celui de l'open paiement par carte bancaire et aussi par le pass mobilité, le covoiturage, la consigne. Il faudra qu'on réfléchisse à des propositions d'évolution de ces modalités d'accès au parking relais métropolitain en lien avec les services du SMMAG et de M TAG, pour éviter effectivement tout ce qu'on appelle voitures ventouses, tout en répondant malgré tout sur des périodes spécifiques, notamment les soirs et les week-ends, sur la complémentarité d'usages de nos parkings. Parce que tout ceci prend effectivement de la place et quand on est dans une démarche Zan, il va falloir réfléchir de façon cohérente. On travaillera aussi sur des principes d'éco conception pour limiter ces espaces, l'imperméabilisation des sols et aussi dans un souci d'optimiser nos investissements en termes financiers en privilégiant le cas nécessaire, la mutualisation avec d'autres usages avec des parkings existants, salle de spectacle, supermarché, complexe sportif. Si on a besoin de procéder à une extension, de vérifier s'il y a un changement de modalité du fonctionnement ne suffirait pas à répondre au besoin et notamment en mettant en place un contrôle d'accès, prévoir dès le départ l'évolutivité des capacités avec des études préalables dans une période de phasage et pour tenir compte de l'évolution des besoins, on a effectivement à la fois dans le cadre de la loi climat et résilience, mais aussi dans l'objectif de zéro artificialisation nette à l'horizon 2050. Ainsi, il faut vraiment qu'on conçoive nos futurs parkings relais dans cet objectif. Par ailleurs, sur la métropole, il y a déjà des règles qui imposent à la fois, la végétalisation d'une part et la production d'énergies renouvelables. Par conséquent, ces points sont déjà inscrits dans le PLUI de la métropole. Puis, on propose aussi d'établir un guide de conception de ces parkings relais lorsque les décrets d'application seront tous publiés. Au-delà de ce diagnostic, on va aller vers la définition d'un plan d'action détaillé. Ce plan d'action du schéma directeur des parkings relais et des aires de covoiturage proposera pour chacun des sites soit parcours l'existant projet ou les sites informels, une ou plusieurs actions parmi les neuf qui vous sont décrites dans la délibération et on aura donc des réponses graduées et adaptées en fonction de la situation actuelle, du parking relais ou de son évolution future. Ensuite, lorsqu'un besoin de création d'extension sera confirmé, l'analyse foncière réglementaire sera approfondie en lien avec la commune, le gestionnaire de voirie concerné pour identifier les parcelles éventuellement mobilisables et engager des études préalables. Dans notre programmation financière pluriannuelle, il est proposé de prévoir un budget annuel de l'ordre de 50 000 € pour pouvoir réaliser ces analyses et ces études préalables nécessaires avant de passer à la réalisation des différents projets. Ainsi, il est proposé au comité syndical du SMMAG de valider ce schéma directeur, notamment sur l'augmentation des besoins globaux de rabattement à l'échelle de tout le SMMAG, les principes généraux de conception et fonctionnement des parcs relais et on va engager donc ce plan d'action pour définir un schéma directeur en 2023 qui sera intégré aux futurs plans de mobilité. Voilà, Monsieur le Président.

01:24:08

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci beaucoup. Y a-t-il des demandes d'intervention ?
Monsieur le vice-président Luc Remond.

01:24:17

Luc Remond: Oui. Bonjour à tous. Je voudrais saluer ce rapport parce que c'est très important d'avoir ce schéma directeur qui est quand même stratégique pour tout le développement des transports en commun, mais aussi du covoiturage et d'avoir cette vision à moyen long terme. C'est très important et ça permettra d'absorber toutes les évolutions futures du développement des différents systèmes de mobilité. J'avais juste une petite remarque, mais bon, je suis daltonien, j'ai du mal à voir les couleurs. J'ai l'impression que le P+R Le Parvis, il est donc sur Voiron et est classé en pas de saturation. Si je ne me trompe pas dans la couleur. Alors qu'il est quand même aujourd'hui, il tend de plus en plus vers la saturation comme il y a la ligne express qui a été mise en place par la région. Aujourd'hui, c'est un parking qui est en voie de saturation assez rapide. Je voulais juste vérifier la couleur, enfin, je suis désolé.

01:25:20

Anne Gérin: Je n'ai pas le détail de parking relais par parking relais sous les yeux, mais on vérifiera. De toute façon, c'est vrai qu'on se rend compte aussi qu'on a fait une image à l'instant T et que les modalités aussi de fonctionnement évoluent très rapidement. Alors, avant de partir sur un dispositif, effectivement, on est en capacité de réévaluer de façon régulière le taux de saturation et effectivement de prioriser ceux qui sont les plus saturés. C'est ça.

01:25:58

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci, madame la Vice-Présidente. Est-ce qu'il y a d'autres demandes de prise de parole. Oui, monsieur Spindler.

01:26:05

Bertrand Spindler: Oui. Alors, c'est quelque chose de très important. C'est très bien qu'on travaille collectivement sur ces sujets. Alors, moi, j'en parle comme maire de la Tronche avec le parking du Grand Sablon qui est très saturé. Nous, on a toujours dit, il faut qu'il y en ait en amont pour que ça puisse être effectivement efficace. Alors, je voulais surtout intervenir sur un sujet que j'ai déjà interpellé le Président Laval. On a tous dans nos communes des citoyens très attentifs à tout ce qui se passe, notamment sur les sujets de consommation d'énergie. Moi, je suis régulièrement alerté par une personne qui estime que le parking du Grand Sablon, c'est Versailles toute la nuit avec un éclairage permanent. Vous parliez d'éco conception, il faut qu'on travaille aussi à ce qu'il y ait, qu'on puisse avoir des installations qui concilient à la fois, la sécurité puisqu'il faut qu'on puisse à toute heure aller récupérer sa voiture en sécurité. Puis aussi, ces sujets d'économie d'énergie dans lesquels toutes nos communes travaillent aussi qu'on puisse avoir cette cohérence. C'est ce travail qu'il faut faire dans tous nos équipements.

01:27:21

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

01:27:24

Simon Farley: Oui, merci. Il faut aussi avoir une réflexion, je pense sur les entrées de territoire. Notamment, c'est tout autour de la métropole. Seulement, nous dans le Sud, on est en entrée de territoire et les gens traversent nos communes souvent tous seuls dans leur voiture. Ils viennent d'autres communautés de communes. Le Trièves, les Commiers ont cette problématique. Avoir des parkings relais en entrée de territoire avant nos villages, ce serait aussi quelque chose d'intéressant, je pense pour la circulation dans nos communes sur les départementales, anciennement départementales sur lesquelles on a des problématiques, notamment de vitesse et de sécurité, si on pouvait avoir des parkings relais en amont, je pense que ce serait intéressant.

01:28:18

Monsieur le Président Sylvain Laval: Madame Martin-Grand.

01:28:24

Sandrine Martin-Grand: Merci Monsieur le Président. Je me félicite de ce schéma directeur qui à la fois propose une organisation des mobilités sur le territoire, mais aussi pour les territoires périphériques et qui est une première réponse à la mise en place de la ZFE. Vous connaissez la position de la majorité départementale sur la ZFE et la demande de report, notamment dans l'attente de solutions. Puisque nous avons une grande inquiétude pour les habitants des territoires périphériques et notamment les plus précaires sur l'accès à la ville centre et à la métropole. Cela a été

dit plusieurs fois. Je crois qu'il faut qu'on trouve des solutions. Ces solutions, elles doivent arriver avant la mise en place de la ZFE. C'est une première réponse et ça n'a pas échappé à un certain nombre d'entre vous qui étaient présents aux vœux du président du département, aux Archives départementales, le président a annoncé que le Département était prêt à soutenir plus fortement la mise en place de ces parcs relais et de covoiturage pour essayer d'accélérer cette mise en place et d'apporter une réponse à la ZFE.

01:29:47

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Est-ce qu'il a d'autres demandes de prise de parole ? Monsieur Oddon.

01:29:51

Marc Oddon: Monsieur le Président, merci. Juste une petite remarque concernant les parkings relais, je parle de celui de Gières, par exemple, qui est très bien placé, mais qui est peu utilisé quand on fait un sondage un tout petit peu sur les gens qui habitent autour. Cette solution est peu envisagée, alors qu'elle est vraiment pertinente parce que le tram permet une entrée en agglomération vraiment centrale. Je me demande s'il ne faudrait pas penser ou retravailler sur l'affichage ou favoriser au moins le test et un test qui soit positif. Je l'avais redit sur un point qui était un peu embêtant puisqu'il m'était revenu de mes habitants. Par exemple, si vous vous prenez un ticket de TAG classique et que vous prenez le train entre Gières et Grenoble, vous faites verbaliser parce que les contrôleurs de la SNCF n'ont pas les moyens de valider sur leur système le ticket. Il faut avoir une carte obligatoirement dessus. C'étaient juste des petits points comme ceci. Comme j'ai eu des retours sur des gens qui l'utilisent, c'est-à-dire qui disent tiens, je vais aller prendre, je monte à Paris plutôt que venir avec ma voiture jusqu'au centre, je vais poser ma voiture. Une expérience désagréable nous donne une mauvaise publicité sur beaucoup de personnes et je pense que c'est important de regarder cette liaison-là pour la favoriser. Merci.

01:31:16

Monsieur le Président Sylvain Laval: Madame la vice-présidente.

01:31:20

Anne Gérin: Effectivement, on a bien identifié, par exemple, le parking relais de Gières sur lequel l'accès est peu intuitif. Là, il faut qu'on soit imaginatif parce qu'il existe, donc il faut permettre son utilisation et comment effectivement, on fait évoluer après les dispositifs liés effectivement à l'accès TER, tram, etc. Avec un billet individuel, je crois qu'effectivement, c'est un autre sujet.

01:31:57

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Y a-t-il d'autres demandes de prise de parole sur ce sujet ? Je n'en vois pas en tout cas. Moi, je voudrais à la fois remercier la vice-présidente pour la présentation très complète de cette délibération qui n'est pas un petit sujet et qui mérite que ce matin notre syndicat s'y arrête. Saluer aussi le travail qui a été engagé de manière partenariale, avec notamment l'agence d'urbanisme et le SMMAG pour aboutir à ce travail. Nous, certes, nous ne partons pas de rien, il faut aussi le dire et le rappeler, il y a un travail qui est engagé depuis des années dans ce territoire, à la fois au niveau de la métropole, mais aussi du Voironnais et du Grésivaudan, puisqu'on a évidemment un sujet qui dépasse les frontières administratives classiques et qui doit bien raisonner à grande échelle est celle du bassin de mobilité. C'est le sens même de notre syndicat. Moi, je souhaite aussi marquer ici l'engagement de notre syndicat sur ces questions, puisqu'on entend parfois ici ou là que nous serions en retard ou qu'il faudrait prioriser. Précisément, nous y sommes. C'est-à-dire que, à notre niveau et sur notre champ de compétence, nous réalisons le travail de ces constructions, de ces parkings relais dans des logiques de rabattement sur l'ensemble des services de mobilité, en connexion évidemment avec les gares ferroviaires, en anticipation du RER, puisque, je le redis, le SMMAG, lui, fait son travail et sera prêt bien avant les échéances annoncées. Tout comme cela s'inscrit parfaitement dans le cadre de la ZFE à venir où nous aurons là aussi un schéma cohérent en connexion avec l'ensemble des services. Toutefois, il faudra aller plus loin et nous y travaillons d'ores et déjà, notamment avec la métropole pour que les habitants, notamment des territoires périphériques au territoire métropolitain, puissent se rabattre sur ces parkings relais. Il y a un travail fin de raccordement de ces parkings relais par rapport aux voiries qui permettent d'y accéder, y compris parfois en exonérant sur quelques connexions pour pouvoir venir se garer et bénéficier ensuite des services de mobilité, que ce soit du transport en commun, du vélo ou autre. Ce travail est engagé au niveau de la métropole et il est absolument essentiel et il est vrai que tout cela doit s'articuler en bonne intelligence avec la ZFE. Au-delà des opinions des uns et des autres, je crois que c'est à la fois la complémentarité et la souplesse qui nous permettront de réussir

cet exercice, et nous le voyons bien d'ailleurs dans l'enquête qui a été conduite auprès des habitants qui se sont exprimés sur ces sujets, ils demandent fortement à ce que les connexions au parking relais soient pensées, soient exonérées quand c'est nécessaire et quand c'est pertinent. Il ne s'agit pas évidemment de remettre en cause la logique de la ZFE, mais, il était fait allusion tout à l'heure au parking relais de Catane, qui est en bordure de l'autoroute, qui, elle, n'est pas soumise à la ZFE. Il paraît logique que la connexion soit assurée et peut-être d'ailleurs que ce parking relais gagnera en utilisation avec l'arrivée de la ZFE. Par conséquent, il y aura aussi des usages à constater, des tests à faire sur l'évolution, notamment de ceux qui ne sont pas suffisamment remplis aujourd'hui et qui pourraient devenir beaucoup plus attractifs demain avec la ZFE. Là-dessus, nous serons attentifs pour observer les évolutions d'usages. Ensuite, et cela a été souligné aussi, il faut le dire, il y a des places disponibles dans nos parkings relais, ils sont loin d'être tous saturés, donc il y a encore de la marge sur l'existant et ça, je crois que c'est quelque chose d'intéressant avec la ZFE à venir. Évidemment, il faudra continuer à construire ou à aménager des nouvelles connexions comme nous le faisons sur l'ensemble des nuits des trois territoires et dans une logique qui dépasse évidemment la simple frontière administrative de la ZFE, puisque plus nous serons en amont, plus nous serons efficaces. Encore une fois, nous ne le ferons pas seuls. Cela dépend aussi de l'infrastructure ferroviaire qui a un rôle central sur ce sujet. Nous connaissons bien la difficulté du dossier, mais aussi des connexions avec les autres services et notamment les cars express qui sont aussi un vecteur très important. Je veux peut-être ajouter deux ou trois petits points sur des remarques qui ont été faites. Alors, le maire de La Tronche soulignait le parking relais du Grand Sablon bien connu puisque cette remarque effectivement est aussi remontée jusqu'au service du SMMAG. Ainsi, cet usager constate des choses que nous entendons tous. Après, c'est le temps de réaction sur des systèmes qui sont plus anciens et qui n'ont pas été pensés comme tels à l'époque où ils ont été construits. La société M TAG qui est gestionnaire du parking a été saisie de ce sujet. Elle le sait, elle s'en occupe, alors ça prendra un peu de temps. Il faut parfois que nos habitants, nos citoyens et nos usagers soient un petit peu patients. Pour autant, l'objectif, il est partagé et nous ferons évidemment évoluer ce parking plus ancien pour qu'il ne s'éclaire pas tout le temps, en tout cas sur une partie. Cependant, j'en profite pour souligner que ce travail, il a déjà été fait depuis un certain temps sur notre parc de parking relais et que d'ailleurs sur les plus récents d'entre eux, nous éteignons d'ores et déjà la lumière après les heures de fonctionnement de service que nous sommes passés sur des éclairages en LED, que nous sommes aussi sensibles à la desimpermeabilisation des sols, et cetera. Je veux citer le bel exemple du parking relais de Réaumont Saint Cassien que nous inaugurons, il n'y a pas si longtemps que cela et qui en est la belle illustration. Ainsi, il y a un travail à faire sur le parc plus ancien. Bien sûr, nous y travaillons au niveau du SMMAG et parfois aussi avec les opérateurs quand il s'agit de M TAG, par exemple. Ensuite, dernier point non négligeable, et cela a aussi été dit, c'est la question de l'usage. Aujourd'hui, nous avons un certain nombre de gens qui n'ont rien à y faire dans nos parkings relais et qui prennent des places indûment et dont nous allons avoir bien besoin avec la ZFE, mais de manière générale, pour favoriser l'usage de nos services de mobilité. Là, il y a un travail important à faire là aussi, notamment avec l'opérateur M TAG sur le contrôle d'accès, pour que nous nous retrouvions bien avec des véhicules qui y sont là pour la bonne raison, c'est-à-dire pour basculer ensuite sur du service de mobilité et ne pas simplement venir y trouver du stationnement gratuit et facile. Parce que nous avons besoin de regagner de la capacité, notamment sur certains parkings qui sont en première couronne métropolitaine. En tout cas merci pour ce travail qui, comme cela a été dit, va se poursuivre et devra s'actualiser régulièrement et sur lequel nous serons au rendez-vous. Je salue l'engagement de l'ensemble des partenaires et des membres du SMMAG parce que si nous avançons bien sûr ce dossier, c'est aussi parce que les trois intercommunalités et le département s'y engagent et apportent les financements. Ce qui prouve que quand nous travaillons collectivement comme nous le faisons ici, nous apportons des réponses concrètes et qui sont au rendez-vous pour nos usagers. Je pense que cela devrait nous éclairer sur d'autres dossiers sur lesquels nous avons la même détermination, et je pense notamment aux RER métropolitains. Je vous propose donc de mettre aux voix cette délibération. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? C'est donc adopté à l'unanimité et je vous en remercie.

Exposé des motifs

Le SMMAG a engagé en 2021 l'élaboration d'un schéma directeur des parcs-relais (P+R) et aires de covoiturage, dans l'objectif d'adapter le dimensionnement des capacités de rabattement à l'évolution de la demande et aux objectifs de report vers les alternatives à l'usage individuel de la voiture.

La présente délibération vise à valider les principaux enseignements des premières étapes de travail, réalisées avec l'appui de l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise, et qui ont permis : de dresser un diagnostic des capacités actuelles de stationnement en P+R et aires de covoiturage, en s'appuyant sur la réalisation d'enquête d'occupation, d'estimer l'évolution du besoin en tenant compte notamment de la mise en place d'une zone à faible émissions, et de définir des principes de conception et de fonctionnement des P+R existants et futurs.

La suite du travail, en 2023, consistera à définir un plan d'actions détaillé, site par site.

Principaux enseignements du diagnostic

A l'échelle du SMMAG, il existe aujourd'hui 5 170 places offertes réparties dans 46 P+R (dont 24 dans la Métropole, 11 dans le Voironnais et 11 dans le Grésivaudan).

Ces P+R sont de tailles très variables, allant de 20 à 490 places. Selon les configurations, ils sont desservis par les transports collectifs urbains (tramway, bus), le réseau TER, le réseau des Cars Région, et/ou situés à proximité immédiate d'un échangeur autoroutier ou sur le tracé d'une ligne de covoiturage.

Le taux d'occupation de ces P+R est très variable.

9 d'entre eux sont saturés. Il s'agit de P+R situés : en limite du cœur métropolitain, en lien avec le tramway (Esplanade, Grand Sablon, Seyssinet Hôtel de Ville), au Sud de Voiron, en lien avec les lignes Express (Champfeuillet, Plan Menu, Le Gay Giratoire), dans le Grésivaudan en lien avec les gares (Pontcharra, Brignoud) et les lignes Car Région (Crolles Le Rafour).

6 parc-relais sont proches de la saturation. Il s'agit de parcs-relais en lien avec les lignes Chrono (Meylan La Revirée, Eybens Le Verderet), les gares (Moirans, Voreppe, Goncelin), et les lignes cars Région (Le Touvet Grandes Terres)

En complément de ces parcs relais signalisés, le diagnostic a permis d'identifier 17 sites de rabattement informel. En intégrant ces sites utilisés par les usagers pour le rabattement vers les transports en commun, on recense au global 3 100 places occupées en P+R et 1 600 places occupées sur des sites informels.

Environ 2 000 places de P+R ne sont donc aujourd'hui pas occupées. Plusieurs raisons peuvent expliquer que certains P+R peinent à trouver leur public :

Certains d'entre eux, par exemple celui de Grenoble Catane, sont situés après le franchissement des secteurs les plus congestionnés. Si l'automobiliste est arrivé jusque-là, il a tout intérêt à poursuivre jusqu'à sa destination finale.

D'autres P+R disposent d'une offre de transport en commun peu attractive. C'est le cas par exemple de Brié - Tavernolles, Domène Les Arnauds, ou Coublevie Croix Bayard.

Les usagers peuvent avoir des difficultés à se garer à destination, ce qui limite l'intérêt d'un rabattement en amont : c'est probablement le cas pour le P+R du Parvis à Voiron, le stationnement étant relativement facile dans le centre de Voiron.

Autour de certains P+R, il existe une offre importante de stationnement gratuit et non réglementé. C'est le cas autour des gares de Rives et d'Echiroles, ou au Prisme à Seyssins.

L'accès à certains P+R est peu intuitif. C'est le cas par exemple de l'accès à Gières Plaine des Sports depuis la combe de Gières.

Avec 10 créations de P+R et 5 projets d'extensions de P+R existants, les projets actuellement programmés porteraient le nombre de place en P+R à 6 600 à horizon 2030.

Deux projets supplémentaires pourraient être programmés par le SMMAG à condition que les haltes ferroviaires associées voient le jour : Tencin, voire Champ-sur-Drac à plus long terme.

Les projets de P+R Vizille les Tissages et Jarré Gare se heurtent quant à eux à des contraintes réglementaires liées à la protection face aux risques technologiques et/ou naturels (PPRT, PPRI). Pour répondre aux besoins de ce secteur de l'agglomération, il sera nécessaire de rechercher des aménagements spécifiques sur ces sites, ou de nouveaux sites d'implantation.

Adéquation entre l'offre actuelle et les besoins futurs

Les besoins en places de P+R ont été estimés secteur par secteur, en se plaçant à horizon 2030, c'est-à-dire lorsque seuls les véhicules Crit'Air 0 et 1 seront autorisés à circuler dans le cadre de la zone à faibles émissions (ZFE).

Comme toute méthode d'estimation, celle mise en œuvre par l'Agence d'urbanisme présente des limites : les estimations s'appuient sur les flux domicile-travail actuels, qui sont une source intéressante car récente et très fiable, mais qui ne prennent pas en compte ni les autres motifs de déplacements, ni la croissance de la population et des emplois. Les effets du télétravail ne sont également pas pris en compte, mais il convient de rappeler que seuls 30 à 35% des emplois sont

télétravaillables et que parmi les personnes qui font recours au télétravail, il s'agit encore d'une pratique limitée à un ou deux jours par semaine.

Sachant par ailleurs que certains P+R existants ne trouvent pas leur public, les résultats chiffrés présentés doivent plutôt être considérés comme des « fourchettes basses » : le nombre de places programmées doit donc être supérieur à la demande estimée pour pouvoir considérer qu'on répond de manière satisfaisante aux besoins.

Ainsi, sur l'ensemble des territoires du SMMAG, l'estimation des besoins futurs montre qu'il faut continuer à augmenter les capacités de rabattement, au-delà des projets déjà programmés.

Cette estimation a permis d'identifier les secteurs sur lesquels l'offre de P+R (actuelle et programmée) devrait être davantage renforcée. Il s'agit : des coteaux de la métropole, et de la descente du Vercors (notamment secteur de Seyssinet-Pariset et Seyssins) ; du sud de la métropole (secteurs de Vizille, de Vif) ; des principales gares du Voironnais et du Grésivaudan (Rives, Voreppe, Pontcharra, Brignoud) ; du secteur de Voiron, pour les flux vers le cœur métropolitain ; du sud de la rive droite du Grésivaudan (Crolles-Bernin et Montbonnot Pré-de-l'Eau).

L'atlas annexé à la présente délibération permet de représenter de façon cartographique les analyses d'occupation des parcs-relais et l'adéquation entre offre et besoins.

Principes de conception et de fonctionnement

Principes généraux de localisation

Afin de réduire le nombre de kilomètres parcourus en voiture et la congestion, l'objectif est de favoriser le rabattement des automobilistes au plus proche de leur domicile, en amont des congestions récurrentes.

Il est donc proposé de localiser les P+R « en chapelets », au niveau de chaque gare, échangeur autoroutier ou point de convergence de flux desservis par des lignes structurantes de transports en commun ou de covoiturage.

En complément, pour capter les flux liés aux coteaux et aux secteurs en limite du périmètre de la ZFE, il est proposé de localiser des P+R aux limites du cœur métropolitain, en lien avec les lignes de tram ou de bus Chrono, et de travailler finement sur les possibilités d'exclusion de certaines voies d'accès à des P+R situés en limite intérieure de la ZFE.

Par ailleurs, il est nécessaire de poursuivre la recherche d'une bonne cohérence entre urbanisme et transports, en articulant mieux les projets urbains et les lignes de transports structurantes, et en assurant une veille pour saisir les éventuelles opportunités foncières.

Enfin, les politiques locales de stationnement doivent être cohérentes autour des P+R, dans l'objectif de ne pas créer d'interférences entre la demande en rabattement et les usages locaux. Le bon fonctionnement d'un P+R dépend en effet de la gestion des espaces de stationnement qui l'entourent, notamment sur voirie.

Référentiel de services

Certains services sont considérés comme un socle à intégrer de façon systématique dans tous les P+R :

Totem de signalisation, selon une identité à harmoniser sur l'ensemble du territoire du SMMAG pour améliorer leur visibilité en terme d'image ;

Panneaux d'informations multimodales visibles, lisibles et à jour (statiques et/ou dynamiques) ;

Accessibilité PMR à garantir ;

Cheminements piétons sécurisés et les plus directs possibles vers les arrêts de transport en commun, accompagnés d'une signalisation verticale ou horizontale si nécessaire ;

Arceaux de stationnement vélo à dimensionner selon les besoins ;

Consigne vélo sécurisée « M'Vélobox » ;

Point de covoiturage (spontané ou organisé si le P+R est situé sur une ligne « M'Covoit ligne + »), avec encoche de dépose/reprise ;

Points de recharge électrique lente (à noter : la réglementation issue de la loi Climat et Résilience impose la mise en place d'un point de recharge par tranche de 20 places de P+R) ;

Eclairage, propreté et entretien régulier des installations.

D'autres services peuvent être nécessaires, et doivent faire l'objet d'une analyse au cas par cas en fonction des besoins du secteur :

Pompe et outils de réparation pour les cycles ;

Borne de covoiturage « dynamique » ;

Place pour véhicule Citiz en autopartage ;

Signalisation de places réservées au covoiturage ;

Equipements de vidéo-protection.

Fonctionnement et modalités d'accès

Sur le territoire du SMMAG, on rencontre trois types de gestion des accès aux P+R :

Les P+R à accès contrôlé et gardiennés (avec présence humaine) ;

Les P+R à accès contrôlé automatiquement, sans présence humaine;

Les P+R à accès libre, sans barrière.

Les modalités de fonctionnement doivent permettre de garantir que les places en P+R soient utilisées pour du rabattement vers des modes alternatifs à l'usage individuel de la voiture (transports collectifs, covoiturage ou vélo).

Pour chaque P+R, une analyse au cas par cas doit permettre de définir des modalités de fonctionnement adaptées en prenant en compte différents critères, parmi lesquels : l'environnement immédiat du P+R (densité urbaine, type d'activités) ;

la disponibilité et la politique de stationnement sur les voiries aux alentours du P+R.

En milieu urbain, il est nécessaire dans certains P+R existants de faire évoluer les conditions d'accès, pour éviter notamment que des abonnés des transports en commun utilisent le P+R comme parking résidentiel, ce qui est le cas à Grenoble-Esplanade par exemple, même si en théorie le stationnement est interdit entre 1h30 et 4h30.

Sur le territoire métropolitain, M'TAG est responsable, dans le cadre de son contrat d'obligation de service public, de la bonne exploitation des parcs-relais (P+R), et notamment de l'entretien et maintenance des installations, du fonctionnement des équipements nécessaires à l'accès des usagers et à l'information voyageurs. M'TAG est également chargée de proposer et de réaliser toute action destinée à améliorer le service de P+R. Il est prévu dès septembre 2023 de mettre en place un valideur en entrée, contrôlant l'ouverture des barrières, et prenant en compte tous les titres de transport y compris l'open paiement (carte bancaire), ainsi que, via le Pass' Mobilité, le covoiturage et la consigne vélo. Seul le titre SMS ne pourra être accepté.

Des propositions d'évolution des modalités d'accès aux P+R métropolitains sont en cours d'analyse par M'TAG avec les services du SMMAG. A ce stade des réflexions, l'une d'entre elles paraît particulièrement intéressante pour limiter les voitures ventouses tout en répondant à un besoin des riverains : il s'agit de créer un abonnement riverains soir et week-end, sur des périodes temporelles complémentaires de l'usage parc relais, avec des titres spécifiques.

Principes d'éco-conception

Les principes d'éco-conception ont pour objectif de limiter la consommation d'espace et l'imperméabilisation des sols, et d'optimiser les investissements.

Il s'agit de :

Privilégier la mutualisation d'usages avec des parkings existants (par exemple avec une salle de spectacle, un supermarché, ou un complexe sportif...) ;

Avant de procéder à une extension, vérifier si un changement de modalité de fonctionnement ne suffirait pas à répondre au besoin (par exemple, mettre en place un contrôle d'accès pour limiter les voitures ventouses) ;

Lors de la conception d'un nouveau P+R, prévoir l'évolutivité des capacités, en intégrant dans les études préalables une possibilité de phasage avec une mise en service à capacité « minimale » puis ultérieurement une extension des capacités en fonction de l'évolution des besoins.

La loi « Climat et Résilience » du 22 août 2021 fixe des obligations nouvelles qui, selon des dispositions qui seront précisées par décret, devront être prises en compte dans la conception des P+R, avec notamment l'objectif de « Zéro Artificialisation Nette » à horizon 2050.

Par ailleurs, le PLUI de la Métropole impose des règles relatives à la végétalisation d'une part et à la production d'énergie renouvelable d'autre part :

Lorsque les places sont réalisées en surface et non couvertes, au moins 30% de la surface dédiée au stationnement (places et circulations) doit recevoir un traitement paysager permettant d'infiltrer les eaux pluviales et/ ou de végétaliser. Les aires de stationnement extérieures doivent être plantées d'arbres de haute tige à raison d'au moins un arbre pour 3 places de stationnement.

Pour un P+R de plus de 1000 m², il doit être prévu la production d'au moins 50 kWh_{ef} par m² de surface de stationnement (places véhicules légers hors circulations) et par an. Les équipements nécessaires à cette production peuvent être regroupés sur certains bâtiments et/ou parkings au regard de leur localisation et/ou orientation.

Il est proposé d'établir un guide de conception des P+R, lorsque les décrets d'application de la loi Climat et Résilience seront publiés.

Vers la définition d'un plan d'actions détaillé

Le plan d'action du Schéma Directeur des P+R et aires de covoiturage proposera pour chaque site (parc-relais existants, projets, sites informels) une ou plusieurs actions parmi les neuf ci-dessous, qui permettent d'envisager une réponse graduée et adaptée.

Future adéquation offre-besoin		Pistes d'action possibles (à combiner si besoin)		Exemple
	Pas de saturation	 P+R qui trouve son public et/ou nécessité de préserver une évolutivité : pas d'actions	St Egrève Karben	
		 P+R qui ne trouve pas son public : envisager affectation de tout ou partie du P+R à d'autres usages.	Grenoble Catane	
		 Projet programmé qui pourrait être phasé	Mauverney	
		 Offre de transport en commun à renforcer ou à faire évoluer pour améliorer l'attractivité du P+R	La Buisnière	
	Proche de la saturation	 Suivre l'évolution de la fréquentation, enquêter sur la provenance des usagers et les motifs d'usage du P+R	Sassenage Engenières	
		 Inciter les usagers à se rabattre autrement qu'en voiture : amélioration cheminements piéton - cycles, offre TC ...	Pontcharra Gare	
	Forte saturation	 Modifier conditions d'accès au P+R : contrôle d'accès, tarification, priorité aux usagers qui viennent de loin, ...	Grenoble Esplanade	
		 Officialiser des places existantes sur un parking ouvert au public	St Egrève Robert Fiat	
		 Etendre un P+R existant ou créer un nouveau P+R (en + des projets déjà programmés)	Vizille	

Lorsqu'un besoin de création ou d'extension sera confirmé, une analyse foncière et réglementaire approfondie devra être menée, en lien avec la commune et le gestionnaire de voirie concernés, pour identifier précisément les parcelles éventuellement mobilisables, et engager les études préalables nécessaires.

Dans la programmation financière pluriannuelle du SMMAG, il est proposé de prévoir un budget annuel de l'ordre de 50 k€ HT/an afin de pouvoir réaliser les analyses et études préalables nécessaires avant la réalisation des différents projets d'extension et/ou de création.

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 26 janvier 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Valide le besoin d'augmenter globalement les capacités de rabattement à l'échelle du SMMAG, par création et/ou extension des parcs-relais ;
- Valide les principes généraux de conception et de fonctionnement des parcs-relais ;
- Engage la définition d'un plan d'actions pour finaliser le schéma directeur des parcs-relais et aires de covoiturage en 2023, selon les principes fixés dans la présente délibération, et pour l'intégrer au futur Plan de Mobilité.

Suspension de séance 10h50
Reprise de séance 10h51

26,375 voix pour
Grenoble-Alpes Métropole : 9,375 voix pour
Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour
Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour
Département de l'Isère : 10 voix pour
Conclusions adoptées à l'unanimité.

Nouvelles Mobilités

Rapporteur : Sylvain Laval

Délibération n° 11 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Convention de mandat pour la gestion des recettes du service de recharge pour véhicules électriques en P+R. Autorisation au Président de signer la convention

2DL220201

01:38:34

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante est relative à une convention de mandat pour la gestion de recettes sur les services de recharge pour les véhicules électriques en parking relais. Alors, vous le savez, le SMMAG dispose d'un certain nombre de parkings relais, puisque nous en parlions à l'instant. Il faut aussi partiellement équiper ces parkings de bornes de recharge pour véhicules électriques. Alors, nous avons pour ce faire, conclu une convention de groupement de commandes avec Grenoble Alpes Métropole qui elle-même gère des parkings et exploite et installe des bornes afin de mutualiser tout cela. C'est actuellement la société Bouygues Energies qui gère l'exploitation avec un marché qui arrive à échéance en mars de cette année et donc une consultation a été lancée par appel d'offres pour la gestion de ces futures bornes. La commission d'appel d'offres qui s'est réunie en janvier dernier a désigné à nouveau Bouygues Energies comme titulaire de ce marché. Il s'agit donc par cette délibération de mettre en place une convention de mandat pour le transfert des recettes. Elle permettra également, je le précise, parce que c'est souvent une demande, l'interopérabilité avec les autres réseaux de bornes de recharge et nous avons pour cela conventionné avec la plateforme nationale du GIREVE. Pour les connaisseurs, cela permettra aux usagers de ne pas avoir à changer de carte en fonction du système de recharge auquel nous serons confrontés. Voilà donc l'objet de cette délibération que je vous demande d'approuver. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? Je n'en vois pas. C'est donc adopté. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

Le SMMAG équipe ses parkings relais (P+R) de bornes de recharge de véhicules électriques. Il a conclu une convention de groupement de commandes avec Grenoble-Alpes Métropole, coordonnateur, pour exploiter les bornes de recharge dans ces P+R (Grenoble- Alpes Métropole exploitant les autres bornes sur voirie). Le réseau de bornes de recharge est actuellement exploité par Bouygues Energies et Services, dont le marché arrive à terme le 24 mars 2023. A l'issue de la consultation lancée par appel d'offres dans le cadre du groupement de commandes pour attribuer le prochain contrat de supervision, exploitation, maintenance et gestion de la monétique, pour ce réseau, la Commission d'Appel d'Offre de Grenoble-Alpes Métropole du 24 janvier 2023 a désigné Bouygues Energies et Services comme titulaire. La présente délibération a pour objectif de mettre en place une convention de mandat pour le transfert des recettes. Grenoble-Alpes Métropole fait de même pour le versement des recettes venant de ses bornes de recharge. Durant le marché d'exploitation précédent (25 mars 2019- 24 mars 2023), une telle convention de mandat a été mise en place avec le titulaire du marché et arrive à son terme en même temps que le marché.

La convention de mandat permet le reversement des recettes d'abonnement et de recharge que le prestataire collecte auprès des usagers et des opérateurs de mobilité électrique (pour les abonnés d'autres réseaux).

Elle permet également l'interopérabilité avec les autres réseaux de recharge. En effet, la Métropole a conventionné avec la plateforme nationale GIREVE, puis conventionné avec les opérateurs de mobilité électrique qui souhaitent une itinérance entrante, ou avec les opérateurs d'infrastructures de recharge qui pourraient intéresser les adhérents du service métropolitain (itinérance sortante), par exemple le TE38. Ces démarches ont déjà été confiées au titulaire du marché d'exploitation en cours, via convention de mandat. L'ensemble de ces conventions n'a aucune incidence financière. Les éventuels surcoûts d'accès à un réseau tiers sont supportés par les usagers.

Il est proposé de confier au prestataire Bouygues Energies et Services les démarches administratives à poursuivre, pour le compte du SMMAG, via la convention de mandat.

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 25 mars 2022 de Grenoble-Alpes Métropole relative à l'évolution de la tarification des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) et actualisation du schéma directeur ;

Vu la convention de groupement de commande entre Grenoble-Alpes Métropole, coordonnateur, et le SMMAG relative à la supervision, l'exploitation, la maintenance et la gestion de la monétique d'un réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques ;

Vu la décision de la commission d'appel d'offres de Grenoble Alpes Métropole du 24 janvier 2023 ;

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 26 janvier 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve les termes de la convention de mandat avec la société Bouygues Energies et Services telle qu'annexée à la présente délibération ;
- Autorise le Président à signer ladite convention.

26,375 Voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 9,375 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 10 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

La séance est levée à 11h05

Le Président,



Sylvain LAVAL

Le Secrétaire de Séance,

Simon FARLEY

