



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

Séance du jeudi 9 mars 2023 à 09 heures 00

Procès-Verbal

Le jeudi neuf mars 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 l'Hémicycle Claude LORIUS – Immeuble Malraux – 3^e étage - 1 place André Malraux - 38000 GRENOBLE, sur la convocation en date du trois mars 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 : **26** de la n°1 à la n°4 ; **27** de la n°5 à la n°14 ; **24** de la n°15 à la n°20

Présents

Délégués de GRENOBLE-ALPES METROPOLE

Titulaires : Pierre BEJAJI pouvoir à Margot BELAIR de la n°15 à la n°20, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Dominique ESCARON pouvoir à Laurent THOVISTE de la n°1 à la n°7, Simon FARLEY, Christophe FERRARI pouvoir à Bertrand SPINDLER de la n°1 à la n°7 puis de la n°15 à la n°20, Sylvain LAVAL, Marc ODDON, Laëtitia Rabih pouvoir à Marc ODDON de la n°1 à la n°4, Bertrand SPINDLER, Laurent THOVISTE, Jean-Paul TROVERO

Délégués de la Communauté de Communes du GRESIVAUDAN

Titulaires : François BERNIGAUD de la n°5 à la n°20, Coralie BOURDELAIN, Christelle MEGRET

Délégués de la Communauté d'Agglomération du PAYS VOIRONNAIS

Titulaires : Bruno CATTIN, Anthony MOREAU, Luc REMOND

Délégués du DEPARTEMENT DE L'ISERE

Titulaire : Sandrine MARTIN-GRAND de la n°1 à la n°14

Absents ayant donné pouvoir sur toute la séance

Délégués de Grenoble-Alpes Métropole

Titulaires : Brahim CHERAA pouvoir à Jean-Paul TROVERO, Sylvain DULOUTRE pouvoir à Sylvain LAVAL, Yann MONGABURU pouvoir à Florent CHOLAT, Alban ROSA pouvoir à Pierre BEJJAJI

Délégués de la Communauté de Communes du GRESIVAUDAN

Titulaires : Henri BAILE pouvoir à Coralie BOURDELAIN

Délégués de la Communauté d'Agglomération du PAYS VOIRONNAIS

Titulaire : Nadine REUX pouvoir à Luc REMOND

Délégués du DEPARTEMENT DE L'ISERE

Titulaires : Anne GERIN pouvoir à Bruno CATTIN, Joëlle HOURS pouvoir à Sandrine MARTIN-GRAND

Absents Excusés

Délégués de GRENOBLE-ALPES METROPOLE

Titulaire : Alban ROSA de la n°15 à la n°20

Délégués de la Communauté de Communes du GRESIVAUDAN

Titulaire : François BERNIGAUD de la n°1 à la n°4

Délégués du DEPARTEMENT DE L'ISERE

Titulaires : Joëlle HOURS de la n°15 à la n°20, Sandrine MARTIN-GRAND de la n°15 à la n°20, Christophe SUSZYLO

Margot BELAIR a été nommée secrétaire de séance

Sommaire

Délibération n°1 - Mobilités partagées actives et intermodalités - Subvention à l'association ADTC pour l'année 2023	4
Délibération n°2 - Compétences obligatoires - Adhésion du SMMAG au Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) pour la période 2023-2026	6
Délibération n°3 - Compétences obligatoires - Soutien du SMMAG à l'association Prévention Routière pour l'année 2023 - Autorisation donnée au Président de signer la convention annuelle 2023	8
Délibération n°4 - Mobilités urbaines - Subvention pour l'organisation d'une compétition urbaine de vélo tout terrain	9
Délibération n°5 - Mobilités urbaines-75ème édition du Critérium du Dauphiné - Accueil d'une étape sur le territoire du SMMAG le 11 juin 2023 - Convention avec la société Critérium du Dauphiné Organisation (CDO)	10
Délibération n°06 - Mobilités urbaines - Association Accueil Demandeurs d'Asile (ADA) - Convention d'application pour l'année 2023	12
Note d'information - Mobilités urbaines - Programme de la "Faites du vélo 2023"	14
Note d'information - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Point d'avancement sur les projets covoiturage.....	17
Délibération n°07 - Mobilités urbaines - Cession par le SMMAG d'une maison située 10 rue Eugène Ravanat sur la commune d'Eybens	23
Délibération n°08 - Compétences obligatoires - Budget principal - Approbation du budget primitif - Exercice 2023	25
Délibération n°09 - Mobilités urbaines - Budget annexe "Mobilités urbaines" - Approbation du budget primitif - Exercice 2023	38
Délibération n°10 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Budget annexe "Mobilités partagées" - Approbation du budget primitif - Exercice 2023	39
Délibération n°11 - Compétences obligatoires - Participations 2023 des collectivités partenaires... ..	40
Délibération n°12 - Compétences obligatoires - Gestion active de la dette : stratégie de gestion pour 2023 et bilan 2022 des opérations engagées.....	42
Délibération n° 13 - Compétences obligatoires - Liste des associations et fondations exonérées de versement mobilité à compter du 1er avril 2023.....	55
Délibération n° 14 - Mobilités urbaines - Renouvellement de l'infrastructure billettique du réseau de transports en commun de l'agglomération grenobloise - Autorisation au Président à signer l'avenant n°4 au marché n° 2018-112 passé avec la société CONDUENT.....	57
Délibération n°15 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Liaisons inter-rives modes actifs Crolles/Brignoud - Objectifs et modalités d'une concertation conjointe avec le Département de l'Isère	70
Délibération n°16 - Mobilités urbaines - Gros entretien des voies tramway - Programme de travaux 2024/2025 - Validation de l'avant-projet	72
Délibération n°19 - Mobilités Urbaines - contrat d'obligations de services public (OSP) 2022-2023 confié à la SPL M TAG pour l'exploitation du réseau TAG - Avenant 3	78
Délibération n°20 - Mobilités urbaines - Résiliation des conventions relatives aux mobiliers voyageurs	81
Note d'information - Mobilités urbaines - Principaux résultats de l'enquête auprès des usagers sur l'opération de gratuité des TC des samedis précédant Noël.....	85
Note d'information - Mobilités urbaines - Les 5 minutes de l'observatoire des mobilités de l'aire grenobloise	88

0:27:17

Monsieur le Président Sylvain Laval: Bonjour à toutes et à tous, je vous propose de débiter cette séance. Nous allons commencer par l'appel des présents. Pierre Bejjaji ? Margot Belair ? Yann Mongaburu ? Pouvoir à Monsieur Cholat nous dit-on, donc il est absent. Florent Cholat ? Présent. Alban Rosa est absent, il a donné pouvoir à Monsieur Bejjaji. Sylvain Duloutre est absent, il a donné pouvoir à Sylvain Laval. Dominique Escaron a donné pouvoir à Monsieur Thoviste, je crois qu'il va nous rejoindre en cours de séance. Simon Farley ? Christophe Ferrari a donné pouvoir à Monsieur Spindler et je crois qu'il va nous rejoindre. Sylvain Laval ? Présent. Marc Odon ? Brahim Cheraa est absent, il a donné pouvoir à Monsieur Trovero. Laëtitia Rabih. Je crois qu'elle est en route. Bertrand Spindler ? Laurent Thoviste ? Jean-Paul Trovero ? Bruno Cattin ? Anthony Moreau ? Luc Remond ? Nadine Reux est absente, elle a donné pouvoir à Luc Remond. Henri Baile est absent, il a donné pouvoir à Coralie Bourdelain. François Bernigaud, je crois qu'il est en route. Coralie Bourdelain ? Christelle Megret ? Anne Gérin est absente, elle a donné pouvoir à Bruno Cattin. Sandrine Martin-Grand ? Christophe Suszylo ? Il n'est pas là. Joëlle Hours n'est pas là non plus. Est-ce qu'on a les pouvoirs, non ? Oui ? Pouvoir à Madame Martin-Grand, très bien. Le quorum est atteint. Je vous propose de débiter en passant à la délibération. Excusez-moi. Tout d'abord, je voudrais vous indiquer le retrait de plusieurs délibérations. Nous allons retirer la délibération relative à la desserte du domaine du biathlon du Col de Porte en vue des finales du Tour biathlon du 17 au 19 mars, pour la simple raison que cet événement est annulé pour des raisons de conditions d'enneigement et ils seront reprogrammés l'année prochaine. Cette délibération n'a plus d'objet, je la retire. La deuxième délibération que je vais retirer, c'est celle qui est relative à la mise en place de la zone à faible émission pour les voitures particulières et les deux-roues pour la simple et bonne raison que nous avons un texte qui se coordonne assez logiquement avec celui qui est préparé du côté de la métropole, qu'il y a encore des rédactions qui sont en train d'être ajustées. Par cohérence, il nous paraît préférable de pouvoir représenter deux textes bien coordonnés, sachant que la Métropole délibérera au mois d'avril sur cette question, ce qui nous amènera à débiter de notre côté au mois de mai sur ce sujet. J'en reviens à un point que j'avais passé involontairement, c'est l'approbation du compte-rendu de la séance précédente. Y a-t-il des observations sur ce compte-rendu ? Je n'en vois pas. Je propose de mettre aux voix. Pas d'opposition, il est donc adopté. Je vous en remercie. Je vous suggère aussi la désignation d'un secrétaire de séance. Y a-t-il un ou une candidate ? Madame Belair, merci beaucoup. Y a-t-il une opposition ? Il n'y en a pas. Madame Belair est désignée secrétaire de séance. Merci beaucoup. Est-ce qu'il y a des remarques sur les délégations attribuées aux présidents qui vous ont été présentées dans le dossier ? Je n'en vois pas. Je vous propose de passer à la suite de l'ordre du jour.

Partenariats - Adhésions - Subventions

Rapporteur : Laurent THOVISTE

Délibération n°1 - Mobilités partagées actives et intermodalités - Subvention à l'association ADTC pour l'année 2023

2DL220189

Monsieur le Président Sylvain Laval: J'en viens à l'ordre du jour et nous allons voir la délibération relative aux mobilités partagées actives et intermodalité dans les partenariats adhésions subventions sur une subvention à la dotation ADTC pour l'année 2023. La parole est à Laurent Thoviste.

00:30:30

Laurent Thoviste: Merci, Monsieur le Président. Une délibération assez classique puisque nous soutenons l'ADTC depuis un certain nombre d'années. Je ne reviens pas sur les objectifs de l'ADTC, vous les avez dans la délibération, cette association est bien connue sur le territoire. L'association nous sollicite pour un programme d'action qui se décompose de la manière suivante : déplacement des jeunes sur le territoire avec deux actions, le concours des écoles à vélo et le savoir rouler à l'école ; sécurité des déplacements à bicyclette, avec notamment l'opération "Cyclistes, brillez !" pour attirer l'attention sur les problématiques d'éclairage ; la fête du vélo 2023 avec un ensemble d'animations, puis le challenge Mobilité Auvergne-Rhône-Alpes. Là aussi, un événement que nous connaissons bien, sur lequel les entreprises et les administrations se mobilisent pour promouvoir le report modal des actifs. La subvention qui nous est demandée sur un programme d'action de 45 000

euros se monte, finalement à 33 000 euros. Il vous est proposé d'approuver les termes de la Convention, d'autoriser le Président à la signer et de fixer la participation financière du SMMAG à hauteur de 33 000 euros. Vous avez le bilan complet des actions en annexe.

00:31:58

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci beaucoup. Y a-t-il des demandes d'intervention ? Je n'en vois pas. Je vous propose de mettre aux voix la délibération. Y a-t-il des oppositions ou des abstentions ? C'est adopté.

Exposé des motifs

Le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) soutient le développement d'actions en faveur d'une mobilité durable sur son territoire.

Depuis le 1^{er} janvier 2020, le SMMAG exerce sur le ressort territorial de la Métropole et de la communauté de communes Le Grésivaudan (CCLG), la compétence d'autorité organisatrice des mobilités urbaines, ces deux membres lui ayant transféré cette compétence telle que définie à l'article L. 1231-1 du code des transports.

L'association ADTC (Association pour le Développement des Transports en Commun des voies cyclables et piétonnes dans la région grenobloise) a pour objectifs de :

- Promouvoir le développement et obtenir de meilleures facilités de déplacement pour les piétons, cyclistes, usagers des transports publics et personnes à mobilité réduite,
- Lutter contre la dégradation du cadre de vie, par une limitation de la circulation des automobiles et des poids lourds,
- Développer en direction des adhérents et du public des actions d'information sur les déplacements et les transports,
- Obtenir une utilisation des fonds publics en accord avec ces objectifs.

Le programme d'actions pour lequel l'association a demandé une subvention le 9 décembre 2022 se monte à 45 500€ et se compose d'une reconduction des actions menées en 2022.

Le programme d'actions proposé se décompose ainsi :

« Déplacements des jeunes du territoire »

1/ Concours des écoles à vélo : animation du concours entre les différentes écoles le 25 mai 2023 avec l'objectif que le plus grand nombre d'élèves viennent à vélo ce jour-là.

2/ « Savoir rouler à l'école » : animations vélos dans 5 groupes scolaires.

« Sécurité des déplacements à bicyclette »

Opération « Cyclistes brillez » : sensibilisation sur l'éclairage de son vélo durant 3 dates au moment de changements horaires (en coordination avec les Intervenants Départementaux de Sécurité Routière, missionnés par la Préfecture).

« Faites du vélo 2023 »

Coordination et réalisation d'actions d'animation (cours de vélo, de mécanique...) en milieu scolaire pour les écoles ayant participé au concours des écoles à vélo.

« Challenge mobilité Auvergne-Rhône-Alpes »

Organisation d'un événement visant à promouvoir le report modal des actifs sur les trajets domicile-travail.

Les entreprises et administrations sont incitées par l'ADTC à inscrire leur établissement sur la plateforme du Challenge Mobilité régional et à comptabiliser les parts modales alternatives à la « voiture individuelle ». Ceci donne lieu à un classement régional et local des établissements par catégories (effectif de salariés).

Le bilan des actions conduites par l'ADTC en 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 adoptés par délibération du 11 mars 2021,

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 02 mars 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve les termes de la convention d'objectifs entre l'ADTC et le SMMAG ci-annexée,
- Autorise le Président à finaliser et à signer ladite convention,
- Fixe la participation financière du SMMAG à 33 000 euros pour l'année 2023

24,5 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 10 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 7,5 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Rapporteur : Sylvain LAVAL

Délibération n°2 - Compétences obligatoires - Adhésion du SMMAG au Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) pour la période 2023-2026

2DL230014

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante est relative à l'adhésion du SMMAG au Cerema. Le Cerema étant le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement qui exerce des compétences pluridisciplinaires, qui travaille en lien avec des collectivités, des entreprises et qui accompagne notamment les territoires dans leurs projets, singulièrement dans leur projet de transition, avec des missions d'ingénierie, d'assistance à maîtrise d'ouvrage et d'expertise. Nous avons la possibilité d'y adhérer directement pour mobiliser plus facilement cette expertise qui est la bienvenue dans un certain nombre de nos projets en tant qu'équivalent de collectivités territoriales, mais aussi en tant que syndicat mixte. Nous avons une possibilité, en tant que structure de plus de 400 000 habitants pour pouvoir adhérer au Cerema jusqu'en 2026 à hauteur de 2 000 euros par an. Comme ce dispositif vient d'être ouvert sur l'année 2023, il y a un barème qui précise que la contribution est réduite de moitié à 1 000 euros. Il vous est proposé d'adhérer à cette hauteur au Cerema jusqu'en 2026. Je rappelle que nous avons déjà eu l'occasion de collaborer avec cette structure sur un certain nombre de partenariats dans notre champ de compétences, sur des assistances méthodologiques et techniques, notamment sur l'enquête ménage-déplacement, sur l'Observatoire de la sécurité des déplacements, sur l'accompagnement à l'évaluation des projets de mobilité, sur des dispositifs de comparaison, de financement et des évaluations des systèmes de sécurité. Cela me paraît effectivement opportun que notre syndicat y adhère. Cela pourra se faire par simple voie de convention et nous pourrions bénéficier d'un abattement de 5% sur le montant de ses prestations. Tout cela sera soumis à l'approbation du conseil d'administration du Cerema auquel nous siégerons. Je vous propose également de désigner un représentant du SMMAG en ce sens. Monsieur Escaron a fait part de son intérêt au regard de sa délégation. Y a-t-il des demandes d'intervention ? Je n'en vois pas. Je vous propose de mettre aux voix. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? C'est adopté. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

Le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) est un établissement public à la fois national et local, doté d'un savoir-faire transversal, de compétences pluridisciplinaires et d'un fort potentiel d'innovation et de recherche. Il intervient auprès de l'État, des collectivités et des entreprises pour les aider à réussir les défis de l'adaptation au changement climatique. Les six domaines de compétences ainsi que l'ensemble des connaissances qu'il produit et capitalise sont au service de l'objectif de cet organisme, qui vise à accompagner les territoires dans leurs transitions.

Le Cerema intervient pour le compte des collectivités sur des missions en ingénierie de deuxième niveau (assistance à maîtrise d'ouvrage, expertises, méthodologie...) en complément des ressources locales (agences techniques départementales, agences d'urbanisme, CAUE, établissements publics fonciers, etc.) et en articulation avec les ingénieries privées.

Depuis le mois d'octobre 2022, la gouvernance et le mode de contractualisation avec le Cerema a évolué. Désormais, les collectivités territoriales peuvent adhérer directement à l'établissement afin de mobiliser plus facilement son expertise. Elles pourront ainsi exercer un contrôle et prendre activement part à la vie et aux activités du Cerema.

La période initiale d'adhésion court jusqu'au 31 décembre 2026. Le montant annuel de la contribution pour les établissements publics de coopération intercommunale et les syndicats mixtes de plus de 400 000 habitants est de 2 000 € par an jusqu'en 2026. Compte tenu du caractère nouveau et des délais de cette adhésion proposée aux collectivités, le barème du Cerema précise qu'en 2023, le montant de la contribution annuelle est réduit de moitié (soit 1 000 € en 2023).

Le SMMAG et le Cerema ont constitué depuis de nombreuses années des partenariats dans le champ des mobilités : assistance méthodologique et technique sur l'EMC2, suivi de l'observatoire de la sécurité des déplacements, accompagnement à l'évaluation des projets de mobilité et des dispositifs de covoiturage, étude de parangonnage sur le financement des transports collectifs des réseaux français, évaluation de la sécurité des systèmes de transport public guidé... Ces partenariats ont permis au SMMAG de bénéficier de compléments d'expertises particulièrement intéressants.

Ainsi, compte tenu de ces expériences partenariales passées et des objectifs du SMMAG en matière de mobilités, de transitions écologique et d'adaptation au changement climatique, il est proposé de faire une demande d'adhésion au Cerema et de désigner le représentant du SMMAG au conseil d'administration du Cerema, dans le cadre de cette adhésion.

L'adhésion au Cerema permettra notamment au SMMAG :

- De s'impliquer et de contribuer à renforcer l'expertise publique territoriale : en adhérant, le SMMAG participera directement ou indirectement à la gouvernance de l'établissement (par le biais de ses représentants au Conseil d'administration, au Conseil stratégique, aux Comités d'orientation régionaux et aux conférences techniques territoriales) ;
- De disposer d'un accès privilégié et prioritaire à l'expertise du Cerema : la quasi-régie conjointe autorise les collectivités adhérentes à attribuer des marchés publics au Cerema, par simple voie conventionnelle, sans application des obligations de publicité et de mise en concurrence ;
- De bénéficier d'un abattement de 5 % sur ses prestations ;
- De rejoindre une communauté d'élus et d'experts et de disposer de prestations spécifiques.

Une fois délibérée et déposée en ligne, la demande d'adhésion du SMMAG sera examinée lors du premier conseil d'administration suivant son dépôt. Cette demande sera effective dès lors que la décision du conseil d'administration du Cerema sera rendue exécutoire.

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 02 mars 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Sollicite l'adhésion du SMMAG auprès du Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), pour une période initiale courant jusqu'au 31 décembre 2026, renouvelable ensuite annuellement ;
- Décide de régler chaque année la contribution annuelle due. La dépense correspondante au règlement de la cotisation annuelle sera prélevée sur les crédits associés au budget principal des mobilités de l'année concernée ;
- Désigne Dominique ESCARON pour représenter le SMMAG au titre de cette adhésion.

25 voix pour - 1 NPPV (Dominique ESCARON)

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour – 1 NPPV (Dominique ESCARON)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Délibération n°3 - Compétences obligatoires - Soutien du SMMAG à l'association Prévention Routière pour l'année 2023 - Autorisation donnée au Président de signer la convention annuelle 2023

2DL230021

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante est relative à une subvention en soutien du SMMAG à l'association Prévention routière pour l'année 2023 dans le cadre d'une convention annuelle. Nul besoin de vous dire l'importance des enjeux de sécurité, notamment sur la question des déplacements. Nous avons un observatoire partenarial sur cette question de la sécurité des déplacements qui a été mis en place en 2007, dans lequel le SMMAG a un rôle évidemment important, qui mène des études à la fois sur les enjeux, les diagnostics, sur des accidents qui sont survenus sur le territoire de l'aire grenobloise et nous contribuons également au document général d'orientation sur les programmes qui sont développés pour atteindre ces objectifs et évidemment, l'ensemble des actions que le SMMAG conduit pour améliorer la sécurité des déplacements dans une approche multimodale. Vous connaissez l'association Prévention routière et ces orientations, je n'y reviens pas, notamment dans le domaine de la prévention et de la sensibilisation, et il est important que cela s'axe notamment auprès des enfants des écoles primaires et avoir un intérêt aussi particulier sur la pratique du vélo et sur la sécurisation de la pratique à vélo. Il y a aussi des interventions ciblées, je l'ai dit, sur des publics jeunes, sur des publics plus âgés aussi, notamment dans leur dimension piétonne. Il vous est proposé un programme d'actions au titre de l'année 2023 qui est lié au versement d'une subvention de 10 000 euros de la part du SMMAG à cette association pour communiquer sur les bonnes pratiques en matière de sécurité des déplacements vis-à-vis des publics jeunes et plus âgés, en tout cas de publics particulièrement exposés. Il vous est proposé de valider ce partenariat et cette subvention pour un programme d'action au titre de l'année 2023. Y a-t-il des oppositions, peut-être des demandes d'intervention d'abord, je n'en vois pas. Je mets aux voix. Pas d'opposition, pas d'abstention ? C'est bon, adopté.

Exposé des motifs

Depuis de nombreuses années, le SMMAG mène une politique globale de sécurité des déplacements. Un observatoire partenarial de la sécurité des déplacements a été mis en place en 2007. Piloté par le SMMAG, il permet de mener des études d'enjeux et des diagnostics détaillés des accidents survenus sur l'ensemble du territoire de l'aire grenobloise, afin d'en identifier les causes et les dysfonctionnements. Par ailleurs, en lien avec la mise en œuvre par la Préfecture de l'Isère du document général d'orientations à l'échelle départementale et avec les programmes développés par les collectivités en charge de la voirie et des espaces publics, le SMMAG développe des actions pour améliorer la sécurité des déplacements dans une approche multimodale s'appuyant en premier lieu sur la promotion et la sécurisation des modes actifs (marche, vélo).

La « Prévention Routière » est une association qui a pour vocation de faire évoluer les comportements des usagers de la rue et de la route, avec l'objectif d'y améliorer la sécurité. Elle intervient dans les domaines de la prévention, de l'information et de la sensibilisation et notamment :

Sensibilisation aux risques routiers auprès des enfants des écoles primaires ;

Transmission des bonnes pratiques à adopter en vélo, notamment grâce à une piste d'éducation mobile qui permet à l'association d'intervenir directement auprès des jeunes élèves ;

Interventions spécifiques auprès des seniors.

Au titre de l'année 2023, l'association La Prévention Routière a décidé de mettre en place le programme d'actions suivant, pour lequel elle a sollicité, auprès du SMMAG, le versement d'une subvention de 10 000 € :

Actions de formations auprès des cyclistes de demain

Il apparaît ainsi indispensable que chaque enfant sache pédaler et connaisse les règles élémentaires du code de la route à son entrée au collège.

Communication sur les bonnes pratiques en matière de sécurité des déplacements

Il est proposé aujourd'hui de mener des actions de communication ciblées et renforcées auprès des usagers les plus sensibles :

Les jeunes, dont l'exposition aux distracteurs (comme les smartphones) entraîne régulièrement un manque de prise d'information lorsqu'ils traversent la chaussée. Ce constat est particulièrement observable à proximité des établissements scolaires et des arrêts de transport en commun.

Les seniors qui sont particulièrement vulnérables, notamment lorsqu'ils sont piétons.

La Prévention Routière développe des actions et ateliers spécifiques dédiés aux jeunes de 12 à 16 ans (prévention des risques routiers via des outils interactifs et pratiques) ainsi que des modules à destination des seniors (ateliers de remise à niveau, ateliers spécifiques piétons).

Considérant, l'intérêt pour le SMMAG que revêt l'activité exercée par l'association, au regard de ses compétences obligatoires de réaliser toute étude, concertation ou communication concourant à l'exercice de ses compétences ou contribuant à leur développement, et notamment en matière d'accompagnement aux changements de comportements, il est proposé de verser à l'association La Prévention Routière une subvention de 10 000 euros pour la réalisation de son programme d'actions 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 02 mars 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide de soutenir financièrement l'association La Prévention Routière par le versement d'une subvention de 10 000€ au titre de l'année 2023 ;
- Approuve la convention annuelle d'objectifs et de moyens 2023,
- Autorise le Président à signer ladite convention annuelle 2023.

26 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 16 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Délibération n°4 - Mobilités urbaines - Subvention pour l'organisation d'une compétition urbaine de vélo tout terrain

2DL230005

00:37:51

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante est relative à une subvention pour l'organisation d'une compétition urbaine de vélo. En l'occurrence, l'association Bomber Sport porte un événement de descente urbaine dans le cadre de la fête du vélo 2023 qui aura lieu le week-end du 27 et du 28 mai prochain sur les contreforts de la Bastille et ainsi que dans le jardin de ville à Grenoble, qui permet de promouvoir le vélo en tant qu'activité sportive et notamment en zone urbaine, et qui aura également un certain nombre d'animations. Cette manifestation s'inscrit dans une démarche qui vise à favoriser la pratique du vélo sur l'ensemble de ses aspects et qui donnera une visibilité intéressante et qui donnera des possibilités d'animation sur ces thématiques. Il y aura notamment des initiations draisiniennes qui seront proposées pour les plus petits et une mise en valeur de nos services de mobilité, et particulièrement de celui relatif au vélo. Cet événement a déjà eu lieu l'année précédente, nous avons un retour sur cette question et qui avait déjà fait l'objet d'un soutien de notre syndicat. Elle consiste à avoir des athlètes de haut niveau qui évoluent sur un circuit mondial, sur la qualité notamment des figures qui sont conduites dans cette compétition. Au regard de l'intérêt local des dimensions que j'évoquais à l'instant. Il est proposé un soutien financier de 10 000 euros pour cette manifestation ainsi que l'ensemble des animations qui auront lieu autour. Y a-t-il des demandes d'intervention ? Je n'en vois pas. Je vous propose de mettre aux voix cette délibération. Pas d'opposition, pas d'abstention ? C'est adopté. Je vous en remercie.
J'en profite pour indiquer l'arrivée de Madame Rabih et de Monsieur Bernigaud que je salue.

Exposé des motifs

L'association « Bomber Sport » souhaite porter un événement de descente urbaine dans le cadre de la « Faites du vélo 2023 » portée par le SMMAG. Cet événement qui se déroulerait le week end du 27-28 mai 2023 sur les contreforts de la Bastille et au jardin de ville aurait pour but de promouvoir le vélo en tant qu'activité sportive et notamment, le vélo urbain.

Elle réunit des animations sans but lucratif qui ont pour objectifs :

De mettre en avant une compétition de descente vélo urbaine (DH urbaine)

Favoriser la pratique du vélo au quotidien avec les stands proposés dans le salon organisé durant les deux jours de l'événement

Les activités, adressées à des sportifs professionnels pour les compétitions, mais proposant des animations accessibles à toutes et tous dans le salon, sont développées dans une démarche solidaire et conviviale. Par leurs actions, les initiations draisienne proposées pour les plus petits encouragent la pratique du vélo et la présence du service de vélo local encourage les plus grands à utiliser le vélo comme mode de transport quotidien.

Un bilan de l'évènement 2022 est joint à la présente délibération.

Considérant les objectifs de l'Association Bomber Show de promouvoir des spectacles sportifs à vélos autour d'athlètes évoluant sur le circuit mondial assurant une qualité de figures et d'engagement,

Considérant l'intérêt public local que revêt l'activité exercée par l'association au regard des compétences du SMMAG et des objectifs qu'elle poursuit :

Favoriser l'augmentation de la part modale du vélo dans les déplacements au sein de l'aire grenobloise ;

Mettre en avant tous les aspects de la pratique du vélo.

Il est proposé que le SMMAG apporte un soutien financier via une subvention de 10 000€ à l'association Bomber Sport pour la réalisation des compétitions et du village partenaires.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

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

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 02 mars 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve les termes de la convention d'objectifs entre l'association Bomber Sport et le SMMAG ci-annexée,
- Autorise le Président à finaliser et à signer ladite convention,
- Fixe la participation financière du SMMAG à 10 000 euros pour l'année 2023.

19 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 16 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité

Délibération n°5 - Mobilités urbaines-75ème édition du Critérium du Dauphiné - Accueil d'une étape sur le territoire du SMMAG le 11 juin 2023 - Convention avec la société Critérium du Dauphiné Organisation (CDO)

2DL230006

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante est relative à une convention avec la société du Critérium du Dauphiné Libéré en vue de l'organisation de cette manifestation sportive. Je crois que nul n'ait encore besoin de présenter la course du Critérium du Dauphiné Libéré, course de cyclisme bien connue et ancrée dans notre territoire depuis très longtemps puisqu'elle a été créée en 1947 à Grenoble et qu'elle marquera en 2023 sa 75^e édition. C'est un anniversaire important et c'est un évènement qui est à la fois de renommée internationale, comme vous le savez, et qui met fortement en valeur notre territoire avec des cyclistes de très haut niveau, souvent prélude au Tour de France. C'est un évènement qui rassemble un nombre important de spectateurs et qui est accessible gratuitement, qui a une dimension populaire évidente et qui génère un certain nombre de retombées bien multiples et notamment qui met en valeur notre territoire, la pratique du vélo et nos paysages. Notre territoire a été candidat pour accueillir une étape de cette course et singulièrement l'étape finale de la course qui se tiendra le dimanche 11 juin, avec un départ depuis la commune du Pont-de-Claix et une arrivée sur le site sommital de la Bastille. C'est une étape qui aura un parcours varié qui permettra de traverser l'ensemble de notre territoire puisqu'il s'étendra depuis Pont-de-Claix en direction de Vizille et des balcons de Belledonne. Il aura l'occasion de traverser de nombreuses communes des balcons de Belledonne et un certain nombre de cols en allant jusqu'à Allevard. Ensuite, il traversera la vallée du Grésivaudan pour remonter en Chartreuse et il passera notamment par un certain nombre de cols comme celui du Granier, du Cucheron et le col de Porte avant de

redescendre sur la métropole et de remonter pour une arrivée finale en haut du site de la Bastille. Vous voyez une étape qui parcourt de manière assez variée une bonne partie du territoire du SMMAG entre la Métropole et le Grésivaudan. L'organisation de cette étape finale représente une participation de 138 000 euros pour l'ensemble des collectivités partenaires. Je rappelle qui elles sont. Nous avons aujourd'hui une implication de la Métropole de Grenoble, du département de l'Isère, des communes de départ et d'arrivée et dans ce cadre-là, il vous est proposé un soutien du SMMAG à hauteur de 20 000 euros dans le cadre d'une convention avec la Société d'organisation de l'épreuve. C'est une épreuve qui, évidemment, aura une dimension particulière puisque ce sera l'étape finale de cette course et qui rappellera aussi des moments importants de l'histoire du vélo dans notre territoire puisque dans les années 70, cela avait donné lieu à un beau duo de compétition entre Bernard Thévenet et Bernard Hinault, qui s'était fini dans des conditions singulières après une chute avec une victoire au sommet de la Bastille par Bernard Hinault. Je me permets de le rappeler parce que c'est un joli clin d'œil à ce beau moment de cyclisme. Y a-t-il des demandes d'intervention ? Je n'en vois pas. Je vous propose de mettre aux voix cette délibération. Y a-t-il des oppositions ? Les abstentions. C'est adopté à l'unanimité. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

Le SMMAG porte une politique volontariste en faveur de l'usage de la bicyclette tant au niveau utilitaire que pour des pratiques de loisir et sportives.

Ancré dans l'histoire sportive de notre territoire, le Critérium du Dauphiné a été créé en 1947 à Grenoble et marquera en 2023 sa 75^{ème} édition. Cet événement sportif d'envergure mondiale est retransmis par France Télévision et Eurosport en France ainsi que par près d'une trentaine de diffuseurs dans 190 pays, ce qui le positionne comme l'un des événements cyclistes internationaux parmi les plus importants.

Cet événement populaire, accessible gratuitement par le plus grand nombre, génère des retombées économiques importantes en termes d'hôtellerie, de restauration et plus largement de promotion du territoire.

Les bonnes conditions d'organisation des manifestations précédentes et leur succès ont permis à notre territoire d'être désigné pour accueillir l'étape finale de l'épreuve, le dimanche 11 juin, avec un départ depuis Le-Pont-de-Claix et une arrivée à la Bastille.

Cette étape finale haute en couleur reliera Belledonne au Grésivaudan via les balcons, puis traversera la Chartreuse en passant par les cols du Granier, de Cucheron et de Porte pour une arrivée finale à la Bastille.

Le départ de cette étape, depuis une commune urbaine vers les massifs, permettra de valoriser les mobilités douces du quotidien tout comme les pratiques vélo sportives.

Cette compétition est organisée par Amaury Sport Organisation (ASO) via la société Critérium du Dauphiné Organisation (CDO) et implique une participation de 138 000 € de l'ensemble des collectivités partenaires pour l'accueil des départ et arrivée de la 8^{ème} étape.

La Métropole a délibéré en décembre 2022 une subvention d'un montant maximum de 50 000 euros. D'autres partenaires sont prévus avec le Département d'une part (à la même hauteur que la Métropole) et les communes de Grenoble et du Pont-de-Claix d'autre part. Ainsi il est proposé une participation maximale de 20 000 euros pour le SMMAG. Les modalités administratives, logistiques et financières de l'évènement sont précisées dans le cadre d'une convention multipartite entre les quatre collectivités et la société Critérium du Dauphiné Organisation (CDO), ci-annexée.

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 02 mars 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve l'accueil par le SMMAG, en partenariat avec les communes du Pont-de-Claix et de Grenoble, le Département de l'Isère et Grenoble-Alpes Métropole, de l'étape finale du 75^{ème} Critérium du Dauphiné le 11 juin 2023,
- Approuve le projet de convention à finaliser, ci-annexé, entre les collectivités concernées et la société Critérium du Dauphiné Organisation (CDO), fixant les modalités d'organisation de l'événement,
- Approuve, dans le cadre de ladite convention, la participation du SMMAG d'un montant maximal de 20 000 euros,
- Autorise le Président à signer la convention multipartite.

20 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 16 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité

Rapporteur : Laetitia RABIH

Délibération n°06 - Mobilités urbaines - Association Accueil Demandeurs d'Asile (ADA) - Convention d'application pour l'année 2023

2DL230001

Monsieur le Président Sylvain Laval: Je vous propose d'en revenir à la délibération relative à l'Association d'accueil des demandeurs d'asile via une convention pour l'année 2023, et je passe la parole à Madame Laëtitia Rabih si la délibération est prête, sinon, nous pouvons passer à une autre. La parole est à Madame Rabih.

00:44:19

Laëtitia Rabih: Oui, merci Président. Bonjour à toutes et tous. En l'occurrence, effectivement, c'est une convention qui revient de manière régulière puisqu'en 2009, le SMMAG avait mis en place une tarification solidaire qui ouvrait droit à des réductions, par rapport évidemment au plein tarif en fonction du quotient familial. Il a été également décidé entre les services de la commune de résidence, le Centre d'action communale et sociale, les CCAS dans un autre cadre, qui sont effectivement en charge du recalculer ou du calcul du quotient familial des personnes non-allocataires de la CAF. Voici le cadre général rappelé et l'association des demandeurs d'asile, l'ADA, participe pour le compte du SMMAG au déploiement notamment du dispositif de tarification solidaire pour les personnes qui sont en situation de demande d'asile et de manière à conforter le fonctionnement de l'ADA, dans le but également de maintenir un accès au droit au transport pour les personnes confrontées à des démarches administratives complexes et longues. Nous avons approuvé ou il a été approuvé par nos prédécesseurs en 2020, la signature d'une convention pluriannuelle d'objectifs et de moyens pour une période de deux ou trois ans de fonctionnement sur 2021 à 2023. Nous les avons effectivement rencontrés à nouveau. Nous les rencontrons régulièrement. La convention 2021-2023 avait permis de fixer un montant maximal global de subventions s'élevant à 15 000 euros, permettant à l'ADA de faire face à ses charges de fonctionnement et également une subvention en nature de 30 cartes de dix voyages par mois. Pour l'année 2023, l'exécution de la convention pluriannuelle doit faire l'objet d'une convention annuelle d'application. Concernant celle-ci, la subvention pécuniaire sera versée en totalité. Elle correspond au principe d'annualité budgétaire et elle sera versée à hauteur d'un tiers du montant global de la subvention, soit 5 000 euros et donc 360 cartes de dix voyages équivalant à un montant de 5 436 euros, seront également distribués. L'activité de l'association en 2022, c'est le traitement de 3 340 demandes d'accès à la tarification solidaire et l'ensemble également des démarches administratives aidées pour les personnes bénéficiaires. Nous avons été alertés effectivement par l'ADA qu'il y avait évidemment une hausse très forte de 35% et que le bilan de leur activité fait apparaître deux fois plus de demandes aujourd'hui à la tarification solidaire, et notamment pour les personnes récemment installées sur le territoire métropolitain, donc l'ensemble des demandeurs d'asile, l'ensemble des migrants et notamment, plus spécifiquement et détaillé, les 180 demandes supplémentaires pour des usagers en provenance d'Ukraine. On vous demande ce matin, effectivement, de ré-approuver, d'approuver les termes de la convention annuelle 2023 d'application avec cette association ADA, et de bien vouloir autoriser les versements de 5 000 euros au titre de la troisième année d'exécution de la convention pluriannuelle et de fournir 360 cartes de dix voyages représentant un montant de 5 436 euros.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Y a-t-il des demandes d'intervention sur cette délibération ? Je vous propose de la mettre aux voix. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? C'est adopté. Merci beaucoup.

Exposé des motifs

En 2009, le SMMAG a mis en place une tarification solidaire ouvrant droit à des réductions, par rapport à l'abonnement mensuel plein tarif, en fonction du quotient familial.

Le cadre général du dispositif s'appuie sur le quotient familial calculé, pour 80 % de la population concernée, par la Caisse d'Allocations Familiales.

Les services de la commune de résidence ou, le cas échéant, le Centre Communal d'Action Sociale (CCAS) sont en charge de calculer le quotient familial des personnes non allocataires de la CAF, à partir du dernier avis d'imposition. Des dispositions particulières ont été définies pour les situations ne pouvant intégrer ce cadre général (CROUS pour les étudiants étrangers ou en précarité, missions locales pour les personnes de 16 à 25 ans ayant interrompu leur parcours scolaire, etc..). Chacune de ces structures est autorisée à calculer le quotient familial des personnes dont elle assure l'accompagnement. Ce calcul donne lieu à l'établissement d'une attestation pour l'accès à la tarification solidaire qui est ensuite transmise à l'exploitant du réseau de transports en commun, pour l'ouverture des droits à réduction.

Dans ce cadre, l'association Accueil Demandeurs d'Asile (ADA) participe activement au déploiement du dispositif pour les personnes en situation de demande d'asile.

De manière à conforter le fonctionnement de l'ADA, et dans le but de maintenir un accès au droit au transport pour les personnes confrontées à des démarches administratives complexes et longues, il a été approuvé, le 12 novembre 2020, la signature d'une convention pluriannuelle d'objectifs et de moyens pour une période de 3 années de fonctionnement, sur la période 2021 à 2023.

Cette convention 2021-2023 a permis de fixer :

-un montant maximal global de subvention s'élevant à 15 000 €, permettant à l'ADA de faire face à ses charges de fonctionnement, lesquelles doivent permettre l'accompagnement d'un nombre croissant de demandeurs d'asile.

- une subvention en nature de 30 cartes de 10 voyages/mois.

Pour l'année 2023, l'exécution de la convention pluriannuelle doit faire l'objet d'une convention annuelle d'application.

Conformément au principe de l'annualité budgétaire, cette subvention est versée de façon annuelle et correspond pour la troisième année d'exécution (2023) à :

- 1/3 du montant global de la subvention pécuniaire, soit 5 000 €,
-360 cartes de 10 voyages pour un montant de 5 436 € (tarif en vigueur au 1er janvier 2023).

Pour l'année 2023, la subvention pécuniaire sera versée en totalité dès notification de la convention annuelle, portant application pour la troisième année d'exécution. La subvention en nature sera attribuée pour moitié dès notification de la délibération et pour moitié au 1er juillet 2023.

En 2022, l'ADA a traité 3340 demandes d'accès à la tarification solidaire, représentant une hausse de 35 % par rapport à l'année 2021. Le bilan de leur activité fait apparaître deux fois plus de demandes d'accès à la tarification solidaire pour des personnes nouvellement installées sur le territoire métropolitain (primo-arrivants), dont 180 demandes pour des usagers en provenance d'Ukraine.

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 23 mars 2009 du SMTIC instaurant une tarification solidaire basée sur la prise en compte du niveau de ressources des usagers du réseau de transports, selon le quotient familial,

Vu la délibération du SMMAG du 12 novembre 2020 approuvant la convention pluriannuelle,

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 02 mars 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve les termes de la convention annuelle 2023 d'application avec l'association Accueil Demandeurs d'Asile, ci-annexée qui prévoit :
 - le versement de la somme de 5 000 €, au titre de la troisième année d'exécution de la convention pluriannuelle (2021-2023),
 - la fourniture de 360 cartes de 10 voyages, représentant un montant de 5 436 €,
- Autorise le Président à signer ladite convention.

20 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 16 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité

Relations avec les usagers et opérateurs de mobilité

Rapporteur : Sylvain LAVAL

Note d'information - Mobilités urbaines - Programme de la "Faites du vélo 2023"

2NI230009

Monsieur le Président Sylvain Laval: Je propose d'en venir aux relations avec les usagers et les opérateurs de mobilité. Nous avons une note d'information sur le programme de la fête du vélo 2023. La fête du vélo qui est un événement bien connu dans notre territoire puisqu'il est organisé depuis un certain nombre d'années, d'abord par la métropole et depuis 2020 par notre syndicat, et qui vise à faire découvrir le vélo et à favoriser son utilisation et sa promotion dans le territoire et sous toutes ses formes, ce qui est un élément important. Il s'est déroulé l'année dernière du 22 mai au 4 juin et il a touché un public large à la fois de particuliers, de scolaires et de sportifs. Dans le cadre de notre année 2023, une programmation est arrêtée et un certain nombre d'événements assez riches auront lieu, notamment un concours des écoles à vélo qui sera reconduit et qui vise à inciter un maximum d'élèves à venir à l'école ce jour-là. Cela aura lieu le 25 mai. Il y aura aussi d'autres temps d'animations avec les publics des écoles. Il y aura également des balades de street art, des initiations au BMX et au monocycle. Il y aura plusieurs types d'escape game à la fois nocturnes et familiaux. Des activités auront bien sûr lieu dans les communes avec un certain nombre de sorties, de découvertes et de valorisations. Il y aura également une activité au niveau du bois français, et qui permettra à la fois de valoriser le vélo et d'avoir d'autres activités de loisirs. Il y aura l'organisation d'une convergence vélo le 3 juin, il y aura des ciné-vélo, un vélo parade le 31 mai et, de nouveau, dans le cadre de l'échappée Iséroise le 28 mai, une montée réservée à un col à vélo du côté de la Chartreuse et nous aurons la descente VTT urbaine que nous évoquions tout à l'heure. Cela représentera un budget de 60 000 euros en matière d'animation et de 60 000 euros en matière de communication, et nous bénéficierons d'une subvention de 25 000 euros. Au titre de cette année 2023, nous aurons l'occasion d'avoir d'autres manifestations importantes sur ce sujet du vélo et de sa promotion. Il y aura notamment un vélo au festival, un vélostival, le samedi 10 juin 2023 sur la commune de Fontaine, qui nous permettra notamment de promouvoir l'ensemble des services Mvelo+ avec un joli programme d'animations. Puis, nous aurons le dimanche 1^{er} octobre, un vélo-tour qui reviendra dans notre territoire, ce qui consiste à une visite à vélo de lieux insolites, qui partira du campus et qui parcourra plusieurs endroits sur le territoire de la métropole. Voilà pour cette note d'information. Y a-t-il des observations, des demandes d'intervention ? Je n'en vois pas.

Contexte

La « Faites du vélo » est un événement annuel organisé par la Métropole de Grenoble depuis 2016 et depuis 2020 par le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG). Cet événement est organisé afin de faire découvrir le vélo et de favoriser son utilisation quotidienne par les habitants du territoire. Cette manifestation a pour objectif de montrer le vélo sous toutes ses formes (utilitaire, loisir, scolaire...) tout en mettant en avant ses nombreux avantages.

La Faites du Vélo se déroulera sur le territoire du SMMAG. Du 22 mai au 4 juin 2022, diverses animations seront proposées pour :

- Le grand public
- Les groupes scolaires
- Les sportifs

La présente note détaille le programme des animations envisagées.

Programme des animations de la « Faites du vélo 2023 »

- **Concours des écoles à vélo**

Date : jeudi 25 mai

Challenge visant à inciter le maximum d'élèves à venir à l'école à vélo le jour J (131 groupes scolaires participants en 2022 soit 17 000 élèves dont 11 000 en vélo).

- **Animations dans les écoles**

Date : Sur les deux semaines de l'évènement, sur les temps scolaires.

Pour les écoles participantes au concours il est proposé plusieurs animations au choix : Spectacle de la compagnie AMUSE, ateliers mécaniques et maniabilités et animations draisiennes pour les écoles maternelles. (33 animations réalisées en 2022).

- **Balade Street-Art**

Date :

- Lundi, mardi, jeudi et vendredi de 18h à 20h
- Le mercredi de 16h à 18h
- Le samedi de 14h à 18h

Parcours urbain à vélo avec un guide de l'office du tourisme à la découverte des œuvres Street Art du territoire. (100 participants en 2022).

- **Initiation BMX et Monocycle**

Date : 2 sessions durant la faites du vélo

- **Escape game nocturne**

Date : Jeudi 25 mai et jeudi 02 juin

Escape game nocturne à vélo en format after work 20h-22h. (350 participants en 2022).

- **Escape game famille**

Date :

- Samedi 27 et dimanche 28 mai à Seyssinet-Pariset
- Samedi 03 et dimanche 04 juin à Pontcharra

Escape game familial à vélo afin de résoudre une enquête policière autour d'une boucle de 8km ponctuée d'énigmes (650 participants en 2022).

- **Activités communes**

Date :

- Samedi 27 et dimanche 28 mai
- Samedi 03 et dimanche 04 juin

Balades à vélo en VAE de 1h accompagné d'un moniteur dans différentes communes du territoire.

(13 communes touchées en 2022).

- **Activités Bois Français**

Date : Samedi 27 mai et samedi 03 juin

Pour les personnes se rendant en vélo au bois Français possibilité de bénéficier de 3 animations au choix :

- ✓ Stand up paddle
 - ✓ Tir à l'arc
 - ✓ Course d'orientation
- (200 participants en 2022).

- **Convergence vélo**

Date : Samedi 03 juin

Convergence vélo organisée depuis plusieurs points du territoire se réunissant dans un cortège final pour finir dans un village d'arrivée au Parc Paul Mistral.

- **Ciné-vélo**

Date :

- Jeudi 1^{er} juin à Grenoble au 6 Rex
- Vendredi 2 juin à Villard-Bonnot à l'espace Aragon

Projection de films autour du vélo sur diverses thématiques (handicap, voyage,...)

- **Véloparade**

Date : Mercredi 31 mai

Parade à vélo sur le campus avec projection de poudre colorée et moment convivial à l'arrivée avec une buvette.

- **Echappées Iséroise**

Date : Dimanche 28 mai

Montée cyclo sportive sur route fermée depuis l'esplanade jusqu'au col de Porte.
(350 participants en 2022).

- **Descente VTT urbaine**

Date : Samedi 27 et dimanche 28 mai

Compétition de vélo tout terrain de descente sur les pentes de la Bastille. Sur la partie basse au niveau du jardin de ville, salon vélo avec exposants et circuit de compétition « dual bike ». (1000 spectateurs en 2022 et 3M de vues sur les réseaux sociaux).

Budget

- Animations : 60 000 €
- Communication : 60 000 €
- Subvention : 25 000 €

Autres actions d'animations vélos prévues sur l'année

- **Criterium du Dauphiné**

Date : Dimanche 11 juin 2023

Etape finale avec départ à Pont de Claix et arrivée à la Bastille.

- **Vélostival**

Date : Samedi 10 juin 2023 à Fontaine

Moment convivial autour du vélo permettant de promouvoir l'ensemble des services Mvelo+, avec diverses animations au programme : atelier de réparation, parcours vélo, escape Game, vélos smoothies, essais de vélos, bike show, courses de draisienne...

- **Velotour**

Date : Dimanche 1^{er} Octobre 2023

Visite à vélo d'endroits insolites du territoire au départ du campus. Plusieurs parcours au choix de 10 à 20km (de 3 à 5000 personnes attendues).

Rapporteur : Luc REMOND

Note d'information - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Point d'avancement sur les projets covoiturage

2NI230005

Monsieur le Président Sylvain Laval: Je vous propose d'en venir au point suivant qui est sur l'avancement des projets de covoiturage, avec également un point d'information. La parole est à Luc Remond.

00:51:34

Luc Remond: Merci. Bonjour à tous, un point d'information sur le covoiturage. Je rappelle que, maintenant depuis trois ans, les services Mcovoit' ont été mis en place, et notamment sur l'ensemble du territoire du SMMAG et qui se développent autour de trois services différents de covoiturage. Tout d'abord, le service Mcovoit' Lignes + aujourd'hui, qui est composé d'un peu plus d'une quinzaine de lignes et une vingtaine d'arrêts, un service de ligne de covoiturage avec des arrêts qui sont fixes, et aujourd'hui qui fait l'objet d'un marché avec Ecov, qui est notre partenaire pour la gestion de ce service qui continue à se développer. Le second, Mcovoit' Pouce, c'est aujourd'hui l'autostop organisé. Il est composé, sur l'ensemble du territoire aujourd'hui, de 380 points de rassemblement pour les covoitureurs. Aujourd'hui, c'est essentiellement de l'animation qui est développée auprès des communes, puisque l'idée c'est de développer un peu des communautés au niveau des communes, des communautés de covoitureurs pour développer ce système. Aujourd'hui, le premier objectif, c'est faire de l'information auprès des communes pour que ce service continue à se développer. Mcovoit' Rendez-vous, aujourd'hui, qui est développé sur cinq zones d'activités. C'est un covoiturage de destination. Là, on a un prestataire qui est Karos qui fait toute l'animation et la gestion des systèmes de rendez-vous. Au niveau de l'usage, en janvier 2023, on est à peu près sur l'ensemble des systèmes de covoiturage sur lequel on peut avoir des statistiques : 4 200 trajets avec quand même des croissances importantes. Les chiffres de février vont sortir et les premiers chiffres montrent qu'on a encore des croissances très fortes à ce niveau-là. Les services Mcovoit' dans le paysage du covoiturage que je rappelle, il n'y a pas que Mcovoit' comme covoiturage sur le territoire. Il y a les opérateurs privés qui font du covoiturage sur rendez-vous, que ce soit BlaBlaCar Daily, mais aussi Karos à titre privé ou Ecov, mais Mcovoit' représente aujourd'hui plus de 58% des parts de covoiturage sur notre territoire, ce qui conforte sa légitimité. On a encore bien sûr des marges de progression très importantes. Si on regarde un peu les chiffres aujourd'hui, Mcovoit' Ligne +, en septembre, on était à peu près, en nombre de conducteurs, c'est-à-dire de conducteurs qui se déclarent en septembre : 5 414. On est passé en janvier à 7 757. Sur les passagers effectifs, en septembre on était à 679, on est à 1 493 en janvier et on va continuer les actions de terrain bien sûr, pour développer ce service et notamment par des interventions auprès des entreprises. Mcovoit' Pouce, c'est un peu plus dur bien évidemment d'avoir des statistiques puisque l'essentiel des arrêts sont des arrêts équipés simplement d'un panneau et qu'il n'y a pas de système d'enregistrement. Les seuls endroits où on a un peu des statistiques, c'est qu'on a un certain nombre d'arrêts. Les plus importants sont équipés de panneaux à bouton poussoir qui permettent aux gens d'afficher une destination. Si on quantifie les nombres d'appuis sur bouton, ça ne veut pas dire que c'est 100% de covoiturage. Il peut y avoir de temps en temps des échecs. On est à 1 218 en septembre et on passe à 1 228 en janvier avec, comme vous voyez, une certaine stabilité, mais surtout, on a quand même quelques arrêts qui, eux, fonctionnent très bien, sont en croissance : Eybens, Sassenage, Champagnier et Seysinnet. Enfin, Mcovoit' Rendez-vous, c'est le service qui a la plus forte croissance aujourd'hui, puisqu'on déploie de plus en plus ce service sur des zones d'activité. Aujourd'hui, je

rappelle que les zones d'activité des services, c'est historiquement, Technisud, ça a été ensuite Centr'Alp, c'est Crolles, c'est Innovallée, c'est aujourd'hui en cours de développement à l'heure actuelle sur les sites du CHU, c'est-à-dire La Tronche, Hôpital Sud et Voiron, et qu'il y a des sites en discussion notamment sur le Pays Voironnais. En janvier 2023, on était à 2 537 trajets réalisés sur Mcovoit' Rendez-vous contre 910 en septembre, ça fait une croissance forte, et je pense que les chiffres de février vont permettre à peu près de doubler ce score. On devrait les avoir dans la journée. Si on en détaille un peu les différents systèmes covoit' Rendez-vous, Technisud, on était à 228 en septembre, on est 422 en janvier. ; Centr'Alp, 241 en septembre, 365 en janvier. Les premiers chiffres montrent qu'on est plus de 1 000 en février sur Centr'Alp. Crolles-Bernin, 433 en septembre, 1 725 en janvier ; Inovallée, 36 en octobre, puisque c'est le dernier qui a démarré à ce titre-là et 126 en janvier, donc un service qui est à la fois en croissance en termes de déploiement et croissance aussi en termes d'usagers sur les sites existants. Les prochaines étapes Mcovoit' Ligne +, je rappelle qu'on a un renouvellement du marché avec notre prestataire qui est Ecov, qui a eu quelques soucis juridiques qui ont fait que ça a duré beaucoup plus de temps que prévu et le nouveau marché devrait être opérationnel le 1^{er} juin prochain, et ce qui va permettre l'intégration dans le service de la communauté de communes du Vercors, puisque c'est aujourd'hui, on le voit bien, un secteur qui est très demandeur pour ce genre de service. Mcovoit' Pouce, on est dans du déploiement, notamment dans les secteurs ruraux. Aujourd'hui, on a des contacts en termes de déploiement sur l'Eybens, sur le pays Voironnais, il y a le tour du lac, sur Saint-Martin d'Uriage, à Chamrousse aussi, sur le GA dans le sud de la métropole et à Vizille. Ce sont les secteurs en cours de discussion et de déploiement. Il faudra qu'on continue puisqu'il y a encore plein de territoires qui nous sollicitent. Ça, c'est du temps parce qu'en terme de communication, ça demande du temps et de la présence et de l'information au niveau des communes. Sur Mcovoit' Rendez-vous, je le disais tout à l'heure, développement en cours. Aujourd'hui, c'est vrai que notre opérateur, Karos, on est passé pour la prestation par des contrats types en centrales d'achat et c'est vrai que parfois, les demandes, puisque le rôle de Karos c'est aussi de faire beaucoup de lobbying, entre guillemets, auprès des entreprises et de signer des conventions pour que les entreprises s'engagent dans ce système de covoiturage. Souvent, les entreprises veulent aller aussi plus loin en termes d'implication de Karos, en termes de services pour développer leur mobilité et le covoiturage. C'est des choses qu'on est en train de regarder, de façon à voir comment nos contrats peuvent évoluer pour intégrer un peu plus de prestations. Dans les développements futurs, il y a Actipole, Champfeuillet sur le pays voironnais et Domène. Enfin, sur le plan covoiturage au niveau national, nous allons bien sûr rentrer dans ce plan pour bénéficier de toutes les aides possibles financières. Il y a d'abord au titre du Fonds vert, puisque là, ça peut intervenir pour les études de mise en place, mais aussi sur le fonctionnement sur une certaine durée pendant trois ans. Il peut y avoir des aides au niveau du fonctionnement des lignes de covoiturage. Là, c'est le préfet du département qui déterminera la distribution, entre guillemets, des enveloppes par rapport à tous ceux qui déposeront des dossiers au titre du fonds vert. Comme je l'ai dit, les aides qu'on pourrait avoir, c'est sur l'exploitation des lignes, les extensions, bien sûr, qui sont prévues, le développement d'Mcovoit' Pouce dans les zones rurales. Deuxième aspect, ce sont les primes aux conducteurs. Je rappelle que l'État a mis en place des primes aux conducteurs. Ces primes sont gérées par nos opérateurs, c'est-à-dire Karos et Ecov. Elles sont versées à partir du troisième trajet pour une partie, et le solde au dixième trajet. Vingt-cinq % au premier trajet, et soixante-quinze % au dixième trajet, sous réserve que les trajets soient réalisés dans les trois mois. On ne va pas attendre des mois ou des années pour que les gens sollicitent cette aide, ou en tout cas rentrent dans les critères qui permettent de l'attribuer. Ces aides sont, au niveau de M Covoit' Lignes+, c'est cent cinquante euros. Pour M Covoit' Rendez-vous, c'est cent euros en une fois pour les nouveaux usagers. Je rappelle aussi qu'il y a des indemnités sur le covoiturage, sur M Covoit' Rendez-vous et M Covoit' Lignes+. Il est prévu dans le plan covoiturage que cinquante % des indemnités conducteurs et passagers puissent être pris en charge. Par contre, l'indemnité siège libre, qui est versée aux conducteurs qui s'inscrivent sur le réseau, mais qui n'ont pas de passager, ne rentre pas dans les aides attribuées par l'État. Dernière chose sur l'AVR2+, ça fait un peu plus de deux ans qu'elle est en service. Elle est gérée par l'AREA, le gestionnaire de l'autoroute. Il n'y a aucun contrôle ni sanction, jusqu'à maintenant, vis-à-vis du non-respect de cette voie réservée. On constate très bien que le niveau de respect est de plus en plus faible et que s'il n'y a pas un système de sanction et de contrôle, on n'arrivera pas à rendre cette voie utile et intéressante. Il y a donc une expérimentation qui avait été lancée par l'État et il y a un groupement comprenant le SMMAG, APRR et la ville de Saint-Égrève, qui a été retenu pour gérer cette expérimentation. Le SMMAG étant le coordinateur de l'opération, APRR, le gestionnaire de voirie, et Saint-Égrève interviendra au niveau de la police de la circulation, puisque l'État, au niveau de la Police nationale, n'a pas souhaité s'impliquer dans l'expérience. La ville de Saint-Égrève, avec sa Police municipale, et du fait que l'AVR2+ est en grande partie sur son territoire,

a bien voulu accepter d'assurer le contrôle des amendes automatiques qui seront dressées pendant la période d'expérimentation. Le lancement de l'expérimentation sera dans le courant de l'été prochain.

01:02:55

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci, Monsieur le Vice-Président pour cette présentation très complète sur ce sujet important du co-voiturage. Y a-t-il des demandes d'intervention ? Monsieur Bernigaud.

01:03:06

François Bernigaud: Je voudrais poser quelques questions relatives à l'indemnité. On a reçu, en tant qu'utilisateur, la publicité sur les cent cinquante euros. La question que je pose, c'est de savoir si les trajets peuvent être décomptés sur les trois services ? Si j'utilise Rendez-vous pour aller au travail puis Ligne+ pour aller faire mes courses, et enfin, je fais un stop pour aller voir un ami le soir. Est-ce que le système permet de cumuler les comptages de ce service ?

01:03:40

Luc Remond: Non. Au niveau de l'aide de cent ou cent cinquante euros, il n'y a pas de cumul. Vous ne pouvez bénéficier de l'aide que d'un des deux services. Vous utilisez les deux services, vous ne pouvez pas cumuler les aides, donc vous choisirez, je suppose, plutôt celle à cent cinquante par Ecov, mais en tout cas, vous ne pourrez pas, à ce moment-là, bénéficier de cent euros par Karos. C'est la règle du jeu.

01:04:05

François Bernigaud: Je profite de ce sujet pour souligner que c'est un problème dont on attend la solution du Pass Mobilité, puisqu'on aura, à ce moment-là, un seul contrat et les avantages ne dépendront plus de tel ou tel opérateur. La deuxième remarque et question, c'était que j'ai lu dans la presse, que les opérateurs qui bénéficient déjà des certificats d'économie d'énergie ne pouvaient pas être éligibles à l'aide. Il me semble que Karos est déjà financé par les certificats d'économie d'énergie. Est-ce que les usagers vont quand même pouvoir avoir accès à cette aide ?

01:04:22

Luc Remond: À priori, je n'ai pas d'élément qui montrerait que les usagers ne puissent pas bénéficier des cent euros quand ils passent par M Covoit' Rendez-vous et notre opérateur Karos, aujourd'hui. Il n'y a pas de soucis, en tout cas, que je sache, à ce propos. Les usagers doivent pouvoir bénéficier de cette aide.

01:05:13

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Effectivement, ce plan de covoiturage est porté par l'État, donc il faudra qu'on fasse le lien pour répondre aux questions soulevées par Monsieur Bernigaud sur les moyens et dispositifs de l'État sur ce plan. Y a-t-il d'autres demandes d'intervention ? Je n'en vois pas.

Synthèse :

Les services M covoit' sont depuis plus de 3 ans développés dans l'objectif d'offrir un service public de covoiturage à haut niveau de service répondant à une demande croissante d'alternative à la voiture particulière.

Au regard du contexte actuel, le covoiturage apparaît désormais comme une réelle alternative pour des déplacements plus « économiques » et plus « propres ».

Cette dynamique est désormais accompagnée par des dispositifs financiers visant à épauler les collectivités dans le développement/mise en place de ces services.

En outre, le territoire du SMMAG étant très hétérogène tant en termes de densité que de répartition de l'emploi, il est nécessaire de travailler dans la complémentarité des modes et des services, mais aussi de maintenir une structuration des services de covoiturage définie en 2020, dans le but de conserver et d'amplifier leur lisibilité et visibilité permettant la conquête de nouveaux usagers.

Contexte :

Les 3 services de covoiturage, bien qu'en phase de structuration (surtout M covoit' Pouce), prennent peu à peu leur place comme services de mobilité dans l'ensemble des secteurs où ils sont déployés.

Pour rappel :

- Le réseau M covoit' Lignes+ est composé de 20 arrêts (4 côté Voironnais, 5 côté Métropole, 11 côté Grésivaudan) répartis sur 12 communes :
 - o Exploitation/Maintenance : réalisé par ECOV (renouvellement en cours)
 - o Animation : réalisée par ECOV (renouvellement en cours)
 - o Communication : réalisée par les services du SMMAG
- Le réseau M covoit' Pouce est composé de plus de 380 panneaux dont une dizaine à boutons poussoirs :
 - o Exploitation/suivi : réalisé par les services du SMMAG
 - o Animation : réalisée par les services du SMMAG / Communes / Civipole (à définir sur les modalités)
 - o Communication : réalisée par les services du SMMAG
- Le service M covoit' RDV est déployé sur 5 zones d'activités :
 - o Exploitation/Maintenance : réalisé par un prestataire
 - o Animation : réalisée par un prestataire (sous forme de bons de commande)
 - o Communication : réalisée par les services du SMMAG.

Chiffres d'usage :

La pratique de covoiturage sur le territoire a évolué de plus de 60% depuis septembre 2022. En janvier 2023, prêt de 4200 trajets ont été réalisés avec les services M covoit'.

A noter que les données de janvier 2023 ne sont pas encore disponibles sur la plateforme du RNPC (Registre National de Preuve de Covoiturage), il n'est donc pas possible de mesurer l'évolution en fonction des autres opérateurs. Toutefois, il est important de souligner que depuis octobre la moitié des trajets remontés dans le registre sont réalisés via les services M covoit' (58% en décembre 2022) permettant ainsi de constater une légitimité croissante des services développés par le SMMAG.

Toutefois, la marche de progression est encore très importante. Il est donc nécessaire de renforcer la communication, la pédagogie et le lien avec les entreprises pour faire connaître les services existants.

- **Le service M covoit' Lignes+**

Pour le suivi de ce service, plusieurs indicateurs sont nécessaires :

- Le nombre de conducteurs géolocalisés (=offre de mobilité) et donc le nombre de sièges libres mis à disposition des passagers donnant lieu à des « traces conducteurs » :
 - o Septembre 2022 : 5414
 - o Janvier 2023 : 7754
- Le nombre de passagers prêts à covoiturer
 - o Septembre 2022 : 715
 - o Janvier 2023 : 1518
- **Le nombre de demandes abouties :**
 - o **Septembre 2022 : 679**
 - o **Janvier 2023 : 1493 (+120%)**

Afin d'augmenter ces chiffres, il est nécessaire de réaliser des actions de terrain. Pour ce faire, l'opérateur a organisé, en 2022, 37 interventions entreprises (soit plus de 1300 personnes sensibilisées et 360 usagers potentiels).

- **Le service M covoit' Pouce**

Pour rappel, deux types de mobilier sont déployés sur le territoire pour ce service : les panneaux statiques et les panneaux à boutons poussoirs.

Le premier n'étant pas dynamique, il est très complexe d'avoir des données (hors enquête). Le suivi de ce service est donc principalement réalisé par le biais des « appuis boutons » des 12 panneaux déployés sur le territoire métropolitain.

- **Nombre d'appuis boutons :**
 - o **Septembre 2022 : 1218**
 - o **Janvier 2023 : 1228**

Au global, le nombre est donc relativement stable, la communication étant assez faible sur ce service.

A noter, toutefois, que les panneaux de Eybens, Sassenage, Champagnier et Seyssinet ont une utilisation supérieure aux autres avec respectivement, pour le mois de janvier 2023, 319 (vs. 241 en septembre), 214 (vs. 289 en septembre), 178 (vs. 130 en septembre) et 167 (vs. 128 en septembre) appuis boutons. Localement, nous pouvons donc constater une augmentation de l'usage de ces panneaux.

- **Le service M covoit' RDV**

Le service M covoit' RDV suit son développement avec un déploiement sur les sites du CHU au cours du mois de janvier 2023.

Au total, ce sont 2537 trajets qui ont été réalisés en janvier 2023 (vs. 910 en septembre 2022 avec 3 zones ouvertes, soit +178%).

De manière plus détaillée, l'évolution par zone est la suivante :

- Technisud les Essarts (Echirrolles) :
 - o Septembre 2022 : 228
 - o Janvier 2023 : 422
 - o Nb d'entreprises engagées : 8
- Centr'Alp (Moirans/Voreppe) :
 - o Septembre 2022 : 241
 - o Janvier 2023 : 365
 - o Nb d'entreprises engagées : 19
- Crolles/Bernin :
 - o Septembre 2022 : 433
 - o Janvier 2023 : 1725
 - o Nb d'entreprises engagées : 6 (dont la CC Le Grésivaudan)
- Inovalée :
 - o Octobre 2022 (lancement mi-septembre) :36
 - o Janvier 2023 : 126
 - o Nb d'entreprises engagées : 3

Prochaines étapes :

- **Le service M covoit' Lignes+**

Suite au recours déposé par la Roue verte et perdu par décision de justice, la consultation a pu reprendre. Le SMMAG est actuellement en phase d'offre (limite de dépôt des offres le 02/02). Par la suite, la phase de négociation pourra démarrer.

Dès notification de ce marché (prévision : 01/06/2023), la dernière phase de déploiement dans le sud de la métropole pourra être réalisée (les arrêts ne sont pas encore déterminés et dépendront des résultats des études de flux) et la CCMV pourra intégrer le service.

- **Le service M covoit' Pouce**

Ce service, pour se développer, a besoin d'un appui local permettant de lever les freins à l'usage. Pour accompagner les communes, nous travaillons sur la mise en place d'une méthodologie :

1/ Réalisation d'un sondage commune/SMMAG dans le but de récolter des informations sur les pratiques de covoiturage mais aussi des adresses mails pour construire la « future communauté de covoitureurs »

2/ Réunion de présentation des services de covoiturage, localisation des arrêts déjà implantés sur la commune et de co-construction de la communauté

3/ Communication, animation du dispositif par les communes/SMMAG.

Actuellement, plusieurs échanges sont en cours avec les communes suivantes :

Commune	Territoire	Etat des lieux
Lumbin	Grésivaudan	Article dans le bulletin municipal Enquête auprès de la population réalisée Réunion de présentation le 07/03/2023
Tour du Lac (Villages du tour du Lac, Charavines, Montferrat, Biliou)	Pays Voironnais	Implantation des arrêts M covoit' Pouce Enquête en cours de réalisation
St Martin d'Uriage/Chamrousse	Grésivaudan	Enquête en cours de réalisation NB : un groupe de travail est en place et très moteur sur les

		sujets covoiturage
Le Gua (+ Château Bernard hors territoire)	Métropole	Premiers échanges réalisés / en attente d'un retour
Vizille	Métropole	Premiers échanges réalisés Article en préparation sur le covoiturage dans le bulletin municipal

Sur ce service, il existe un enjeu très important de communication et d'animation régulière dans l'objectif de « faire vivre la communauté », de conquérir de nouveaux usagers et d'expliquer le service.

En parallèle, les services du SMMAG construisent une page M covoit' Pouce sur le site mobilité-m permettant à toutes les personnes de pouvoir s'inscrire s'ils le souhaitent. Dans le même objectif, cette fonctionnalité permettra de communiquer sur le service, d'avoir de la visibilité sur les inscrits (sans obligation) et de pouvoir transmettre un macaron « M covoit' Pouce » pour les conducteurs (identification des membres de la communauté).

L'ensemble de ces échanges a pour objectif de développer l'usage de ce service. Toutefois, un certain nombre de communes sont en attente d'implantation de mobilier (ex : Veurey-Voroize, Froges, Chirens, ...). Une consultation est en cours et permettra le développement de différents types de mobilier (panneau statique et panneau dynamique).

- **Le service M covoit' RDV**

Pour rappel, ce service est à ce jour déployé sur les sites suivants : Technisud les Essarts, Crolles Bernin, Centr'Alp, Inovallée et le CHU (plusieurs sites).

Le niveau de satisfaction du service est très bon. Certaines entreprises souhaitent désormais aller plus loin avec le service (ex : gestion du FMD, accès aux données du service, gestion de places dédiées au covoiturage, ...). Des échanges avec l'opérateur sont en cours afin de travailler sur une évolution du contrat. Toutefois, le cadre « centrale d'achat » contraint le développement du service tant en termes de fonctionnalité que de communication.

A noter que plusieurs sites sont en attente d'un retour la part du SMMAG : Actipole, Champfeuillet, Domène, ... pour une mise en place du service.

Plan covoiturage :

Le 13/12/2022, l'Etat a lancé un plan covoiturage. Le SMMAG va s'inscrire dans les dispositifs qu'il comprend :

- **Le fonds vert**

Missions éligibles :

Dans le cadre de ce fonds, les dépenses éligibles sont l'ensemble des missions « Etudes », les investissements en lien avec les lignes de covoiturage ainsi que le fonctionnement associé pendant 3 ans.

Modalités d'attribution :

Une enveloppe de financement est allouée par les préfets de Région aux préfets de Département. Le financement peut aller de 50% (préconisation de la part de l'Etat) à 80%.

⇒ Pour le SMMAG :

Un dossier est en cours de préparation permettant d'avoir des aides financières sur les projets suivants :

- Exploitation des lignes M covoit'Lignes+
- Exploitation des extensions envisagées (Vercors, Sud métropole)
- Développement de M covoit' Pouce (panneaux dynamiques)
- Etudes de potentiel et évolutivité des services (marché à passer)

- **Prime primo-conducteurs**

Une importante communication a été réalisée en lien avec cette prime. Elle consiste à l'indemnisation des conducteurs (et des plateformes) à compter du 3^{ème} trajet réalisé et jusqu'au 10^{ème} (25% puis 75%), sous réserve que les trajets soient réalisés dans les 3 mois à compter de l'inscription, et que le conducteur ne soit pas inscrit sur d'autres plateformes.

A noter que pour chaque conducteur inscrit, les plateformes obtiennent une indemnisation associée (a minima égale) ; il y a donc un enjeu financier important pour les plateformes.

⇒ Pour le SMMAG :

Les opérateurs de covoiturage M covoit' ont aussi mis en place ce dispositif :

- Prime de 150€ pour M covoit' Lignes+ (ECOV intègre une part de son indemnisation dans l'indemnisation conducteurs)
- Prime de 100€ pour M covoit' RDV.

Des communications ont été réalisées par les opérateurs.

- L'indemnisation

Il est prévu dans le plan de covoiturage la prise en charge de 50% des indemnisations conducteurs et passagers. Les modalités d'application sont encore à définir.

A noter que l'ISL (Indemnité Siège Libre) donnée aux conducteurs se géolocalisant en heure de pointe sur le service M covoit' Lignes+ pourrait ne pas entrer dans cette prise en charge.

Expérimentation vidéo verbalisation VR2+ :

Le groupement SMMAG/APRR/Ville de St-Egrève a été retenu parmi les sites de l'expérimentation avec le fonctionnement suivant :

- SMMAG : Coordonnateur,
- APRR : Gestionnaire de voirie
- Ville de St Egrève : Police de la Circulation.

Les échanges se poursuivent et le lancement opérationnel est prévu à l'été 2023 (en fonction des différentes implantations).

Patrimoine - Foncier

Rapporteur : Laetitia RABIH

Délibération n°07 - Mobilités urbaines - Cession par le SMMAG d'une maison située 10 rue Eugène Ravanat sur la commune d'Eybens

2DL220197

Monsieur le Président Sylvain Laval: Je vous propose de passer au point suivant. Dans le domaine du patrimoine foncier, nous avons la cession par le SMMAG d'une maison située rue Ravanat, sur la commune d'Eybens. La parole est à Madame Rabih.

01:05:46

Laetitia Rabih: Merci, Monsieur le Président. Je remplace ce matin Brahim Cheraa, qui est le Vice-Président en charge, et qui a suivi ce dossier, pour vous présenter cette session par le SMMAG, qui est propriétaire de six maisons d'habitations bâties à Eybens. Trois d'entre elles sont situées au onze, treize et quinze, rue de l'industrie, et qui avaient fait l'objet d'une délibération de session le 3 février 2022 lors de notre séance du Comité syndical. La SPL M TAG, opérateur, les met à disposition au moyen de convention assise sur la durée des contrats de travail, à des agents concernés par des astreintes. Le SMMAG ne perçoit aucun loyer. M TAG a donc fait le choix de gérer les astreintes par un autre biais que la mise à disposition de ses maisons. Dans l'objectif double, à la fois de maîtriser les coups et de réfléchir de manière générale à l'optimisation du patrimoine foncier, le SMMAG a souhaité mettre ses bien, dans un premier temps, il a été de ne proposer les biens qu'aux salariés de M TAG occupant déjà les maisons. Il y a donc la maison mitoyenne, d'une superficie de cent onze mètres carrés, située au dix, rue Eugène Ravanat, bâtie en rez-de-chaussée, plus l'étage, qui sera cédé à monsieur Alain Montedori, qui l'occupe déjà actuellement et qui a accepté l'offre de vente au prix de trois-cent mille euros, dans une lettre recommandée avec accusé de réception. Cela a été fait en date du 2 décembre 2022. C'est une vente qui n'est pas assujettie à la TVA. La maison est située sur la parcelle AB 238. L'allée de desserte des trois maisons a été cadastrée sur la section AB 241 et donc sera propriété en indivision des trois futurs propriétaires de ces maisons. Le service du domaine a rendu son avis le 21 juin et a prorogé celui-ci par un courrier le 13 janvier 2023. Les deux maisons restantes situées au six et au huit Eugène Ravanat, sont vacantes et feront l'objet d'une publicité de

vente. On vous demande évidemment d'approuver la cession de la maison mitoyenne au dix, rue Eugène Ravanat et de la céder au prix de trois-cent mille euros à monsieur Montedori.

01:08:18

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Y a-t-il des observations sur cette délibération ? Je vous propose donc de la mettre aux voix. Oui, monsieur NPPV. Y a-t-il des oppositions ? Je n'en vois pas. Des abstentions, non. NPPV, de Jean-Paul Trovero. Elle est donc adoptée.

Exposé des motifs

Le Syndicat mixte des mobilités de l'aire Grenobloise (SMMAG) est propriétaire de six maisons d'habitation bâties à Eybens, dont trois d'entre elles, situées au 11, 13 et 15 rue de l'Industrie ont fait l'objet d'une délibération de cession lors du comité syndical du 3 février 2022.

La SPL M TAG les met à disposition au moyen de conventions assises sur la durée des contrats de travail, à des agents concernés par des astreintes. Le SMMAG ne perçoit aucun loyer. M TAG a fait le choix de gérer les astreintes par un autre biais que la mise à disposition de ces maisons.

Dans le double objectif de maîtrise des coûts et de réflexion générale sur l'optimisation de son patrimoine foncier, le SMMAG a souhaité mettre en vente ces biens. Dans un premier temps, il a été choisi de ne proposer les biens qu'aux salariés de M TAG occupant déjà les maisons.

La maison mitoyenne d'une superficie de 111 m², située 10 rue Eugène Ravanat, bâtie en rez-de-chaussée plus étage, va être cédée à Monsieur Alain Montedori qui l'occupe actuellement et qui a accepté l'offre de vente au prix de 300 000 € dans une lettre recommandée avec accusé de réception en date du 2 décembre 2022. La présente vente n'est pas assujettie à la TVA.

La maison est située sur la parcelle cadastrée section AB n°238. L'allée de desserte des trois maisons a été cadastrée section AB n°241 et sera propriété en indivision des trois futurs propriétaires des maisons.

Le service du Domaine a rendu son avis le 21 juin 2021 et a prorogé celui-ci par courrier du 13 janvier 2023.

Les deux maisons restantes, situées au 6 et au 8 rue Eugène Ravanat sont vacantes et feront l'objet d'une publicité de vente.

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 L. 2241-1 et L. 1311-9 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu l'avis du Domaine du 21 juin 2021 et sa prorogation par courrier du 13 janvier 2023,

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 02 mars 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve la cession de la maison mitoyenne située 10 rue Eugène Ravanat à Eybens, située sur les parcelles cadastrées section AB n°238 et n°241, au prix de 300 000 €, à Monsieur Alain Montedori ou à toute autre personne morale habilitée à se substituer à lui,
- Autorise le Président à signer la promesse de vente et ses éventuels avenants de prorogation ainsi que l'acte authentique relatif à cette cession.

19 voix pour - 1 NPPV (Jean-Paul TROVERO)

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour - 1 NPPV (Jean-Paul TROVERO)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité

Finances

Rapporteur : Bruno CATTIN

Délibération n°08 - Compétences obligatoires - Budget principal - Approbation du budget primitif - Exercice 2023

2DL220190

Monsieur le Président Sylvain Laval: Je vous en remercie. Nous en venons au bloc des finances. La parole est au Vice-Président Bruno Cattin, pour l'approbation du budget primitif principal sur l'exercice 2023.

01:08:49

Bruno Cattin: Merci, Président. Bonjour à toutes et à tous. Avant d'évoquer les trois budgets, je souhaite évoquer le contexte. Un contexte national et une situation inhérente au SMMAG qui reste, qui reste compliqué. On a bien évidemment une inflation forte, en particulier sur les prix de l'énergie, une hausse des taux d'intérêt générant une augmentation de l'annuité nette de la dette de cinq millions d'euros. Concernant la situation inhérente au SMMAG. On a bien évidemment une fréquentation des transports en commun qui est toujours en dessous de son niveau d'avant-crise, et ce pour plusieurs raisons. On a une situation financière, notamment au niveau de l'épargne du syndicat, qui reste faible par rapport au niveau élevé de la dette historique. Depuis 2017, l'épargne brute ne suffit plus à couvrir le remboursement en capital de la dette du syndicat, et 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 une capacité de désendettement qui est particulièrement faible puisqu'elle dépasse les trente années. On a aussi une hausse du coût du réseau M TAG pour différentes raisons et notamment les coûts de l'énergie ou la productivité du service à travers un absentéisme élevé et des difficultés de recruter. Le point positif, c'est une conjoncture économique favorable pour le versement mobilité. On a une prévision 2023 de 137 millions d'euros, en augmentation de plus de treize millions. Ça concerne le territoire de la métropole pour trois pour cent et pour le territoire du Grésivaudan pour cinq pour cent. Je rappelle que pour la métropole, on est au maximum du taux, à deux pour cent et que le Grésivaudan est sur un taux d'un virgule trois pour cent, pour le versement mobilité. Sur le budget principal 2023, là aussi, un tout petit rappel, on a trois budgets qui retracent l'exercice des compétences de mobilité du SMMAG transférés par ses membres. Je rappelle un point important, lors de la création, il a été décidé que chaque territoire garderait son indépendance budgétaire. Je reviens sur le budget principal. Au niveau des recettes, elles s'élèvent à près de cinq millions, 4,8 millions. C'est essentiellement le versement mobilité qui est affecté au budget principal à hauteur de 4,1 millions et ensuite la participation du Pays Voironnais 0,4 millions et la participation du département à 0,3 millions. Au niveau des dépenses, on est sur une base de 4,3 millions d'euros qui sont affectées par territoire en application des critères qui ont été définis par la délibération de la fin de l'année 2022. C'est essentiellement au niveau du fonctionnement courant, c'est la masse salariale à hauteur de 1,6 millions. C'est ensuite le système d'information multimodal, le SIM et le Pass Mobilité, qui représentent un montant important des dépenses. L'accompagnement au comportement pour 0,2 millions d'euros. Au niveau des investissements les dépenses sont prévues à hauteur de 1,2 millions. C'est un peu moins qu'en 2022. Ça se justifie par la baisse liée à l'avancée du projet Pass Mobilité. Là, on retrouve, effectivement, essentiellement en dépenses les systèmes d'information multimodale et le Pass Mobilité qui représente un peu plus de 1,1 million par rapport au 1,2 million de dépenses. Au niveau de l'équilibre de ce budget, on a une épargne nette qui est de 515 000 euros. Cette épargne nette à hauteur de quatre-vingt-douze mille euros pour le Grésivaudan, permet un autofinancement par le versement mobilité. Au niveau de la métropole, une épargne nette de quatre-cent-neuf mille euros, qui permet d'autofinancer à hauteur de trente-huit pour cent les investissements, et cela nécessite un emprunt d'équilibre de 0,6 million d'euros. Pour le Pays Voironnais, une épargne nette de quinze mille euros qui permet d'autofinancer, à hauteur de vingt pour cent, les investissements, et qui nécessitent un emprunt d'équilibre de 0,06 million d'euros. Sur ce budget principal, on a une seule dette qui est à hauteur de 9,5 millions, qui est l'avance remboursable de l'État sur le versement mobilité. On n'a donc pas de remboursement prévu en 2023, dans la mesure où les recettes estimées sont toujours inférieures à la moyenne des années 2017 à 2019. Au niveau du budget annexe, mobilité partagée active et intermodalité, pour l'année 2023, on a des recettes prévues à hauteur de dix virgule soixante-quinze millions d'euros. Une partie des recettes vient du versement mobilité, puisqu'il est affecté à ce budget à hauteur de huit millions d'euros. Il y a toujours une participation, à la fois du Pays Voironnais et à la fois du département. 0,9 millions d'euros pour le Pays Voironnais, 0,4 pour le département. Je rappelle que le critère retenu, c'est au prorata du nombre de voix, donc les dix vingt-huitièmes pour le département. Il y a d'autres recettes qui proviennent des usagers : location Mvelo+ plus pour un peu

plus d'un million et les parkings du Pays Voironnais pour 0,12 millions d'euros. Au niveau des dépenses, on est à hauteur de 6,96 millions précisément. Là aussi, fonctionnement courant avec un point important au niveau de la masse salariale puisqu'on est sur 1,4 de fonctionnement courant. Ce sont les recettes mobilités actives, le service et essentiellement le service Mvelo+, les mobilités partagées et le POM, les P+R et les gares à hauteur de 1,100 millions d'euros. Au niveau des investissements, on est à hauteur de 6,4 millions d'euros. Ça concerne essentiellement le Grésivaudan, à hauteur de près de cinq millions. Les investissements, c'est la piste cyclable entre Tencin et La Terrasse, c'est le PEM de la Bâtie à Saint-Ismier, ce sont les passerelles Crolles, Brignoud, c'est la gare de Goncelin et de Brignoud. Ce sont aussi d'autres études concernant le parc relais et le covoiturage à la Buissière et un champ prêt de Froges, et les liaisons modes actifs, La Bâtie, le Versoud et Le Touvet, Goncelin. Au niveau de la métropole, l'investissement était à hauteur de 0,9 millions d'euros. Cela concerne essentiellement la mise en place de parking relais. Il y a aussi des investissements communs qui sont partagés entre la métropole et le Grésivaudan. C'est l'acquisition de vélos et de vélos à assistance électrique. Concernant le Pays Voironnais, 0,6 million de dépenses d'investissement, réhabilitation de la partie centrale du parking relais de Bièvre Dauphine, et puis des études environnementales et de maîtrise d'œuvre pour le parking relais de La Buisse. Au niveau de l'équilibre de ce budget. On a une épargne nette de 3,5 millions d'euros et elle est à hauteur de 2,9 pour le Grésivaudan. Ça permet d'autofinancer les investissements à soixante pour cent. Des subventions à hauteur de 1,14 million d'euros pour le PEM de La Bâtie, les gares de Brignoud et de Goncelin et la piste cyclable Tencin, la Terrasse. Et pour équilibrer ce projet, un emprunt d'équilibre de 0,8 million d'euros. Pour la métropole, l'épargne nette est de 0,35 mille euros. Le versement permet d'autofinancer à trente-huit pour cent les investissements prévus et là aussi, nécessité d'un emprunt d'équilibre à 0,6 million d'euros. Pour le Pays Voironnais, ce n'est pas le versement mobilité, mais c'est la participation qui permet d'auto financer à quatre-vingt pour cent les investissements prévus. Une subvention de 0,07 million d'euros sur le parking relais de Bièvre Dauphine. Au niveau de la dette. Elle qui date du 1^{er} janvier 2023 à l'occasion des transferts d'actifs pour le Pays Voironnais et pour le Grésivaudan. Nous avons donc aujourd'hui un encours de 2,27 millions d'euros sur cette dette. Le troisième budget concerne le budget annexe Mobilité urbaine. On a des recettes de 205 millions d'euros, là aussi, avec une part du versement mobilité qui est affectée à ce budget et qui est importante, c'est 126 millions. Je rappelle que le total du versement mobilité pour le territoire du SMMAG est à hauteur de 137 millions d'euros. À noter une nouvelle augmentation de la participation de la métropole pour équilibrer ce budget. Pour rappel, la participation de la métropole était de onze millions en 2017, elle est passée à près de quinze millions en 2020 à 20,5 millions en 2022, et là, il y a une augmentation supplémentaire de quatre millions pour atteindre donc les 24,5 millions. On a la participation de la région, qui est stable à hauteur de 4,3 millions pour la métropole et 4,8 millions pour le Grésivaudan. On est bien sur un total de 9,1 millions. On a les recettes des usagers, qui aujourd'hui sont donc affectées à ce budget Annexe Mobilité à hauteur de 35,9 millions d'euros. On a des produits financiers, ce qui est un peu contradictoire avec ce que j'évoquais tout à l'heure. Si on arrose des taux d'intérêt, mais ça, c'est issu des outils de couverture qui sont à la hausse puisqu'ils sont basés sur les charges liées à la dette. Au niveau des dépenses, on est sur un montant de 188,5 millions d'euros. Ça comprend le forfait de charges de M TAG, qui devrait être en augmentation de 11,5 millions d'euros, qui je rappelle, n'est pas prévu au budget et que c'est insuffisant pour couvrir les dépenses réelles de M TAG. J'ai évoqué tout à l'heure dans mon dans mon propos préalable, les dépenses, le coût de personnel, la dégradation de la productivité liée à l'absentéisme et la hausse des coûts de l'électricité. Au niveau dépenses, celles concernant la DSP To Go, à hauteur de près de treize millions, le fonctionnement courant à hauteur d'un peu plus de trois millions, dont 2,6 millions de masse salariale. Les charges financières, qui atteignent aujourd'hui un montant de plus de vingt-cinq millions d'euros. Concernant l'investissement, les dépenses sont à hauteur de près de trente millions. Le budget 2022 était plus élevé puisqu'on était à hauteur de cinquante millions. Il y a eu un véritable effort de réalisme opérationnel pour affiner les chiffres. Ça concerne essentiellement la métropole, à hauteur de 29,4 millions d'euros. C'est l'entretien courant du tram, c'est l'acquisition de vingt-cinq bus articulés GNV pour un montant de huit millions, c'est le renouvellement des batteries des bus électriques, la poursuite de la mise en accessibilité, les aménagements TCSP sur le cours de l'Europe et différentes AEMO et acquisitions foncières pour le câble ainsi que des investissements sur le renouvellement de la billettique. Pour le Grésivaudan, les investissements sont plus modestes, concernent essentiellement la mise en accessibilité pour un montant de 0,4 millions d'euros. Au niveau de l'équilibre de ce budget, le versement mobilité et la participation augmentée de la métropole permettent de dégager une épargne nette de 6,2 millions d'euros, qui va permettre un autofinancement à hauteur de vingt-et-un pour cent, mais la nécessité d'un emprunt d'équilibre à hauteur de près de vingt millions d'euros. Pour le Grésivaudan, l'épargne

nette est de 0,4 mais l'autofinancement est suffisant par le versement mobilité. Au niveau de la dette, et je l'évoquais tout à l'heure, on a un encours au 1^{er} janvier 2023 de 551 millions d'euros. Il faut souligner, c'est important, un désendettement au titre de l'année 2022 de près de quarante millions d'euros. On a toujours un écart d'un peu plus de 110 millions d'euros dans le cadre du protocole qui va se terminer en 2025. Au niveau de la dette, on a un taux moyen de deux virgule soixante-six pour cent et on a budgété un désendettement prévisionnel de vingt-deux millions d'euros en 2023. La présentation de ces trois budgets est terminée. Je pense qu'on va les voter individuellement.

01:24:40

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci Monsieur le Vice-Président. Je propose peut-être qu'on fasse la discussion globale sur ces trois budgets avant de passer au vote. Y a-t-il des demandes d'intervention ? Madame Bourdelain.

01:24:57

Coralie Bourdelain: Merci, Monsieur le Président. Au niveau du Grésivaudan, on voulait mettre en avant le fait que 2023 sera une année qui confirme à la fois la bonne gestion sur notre territoire, une situation qui est, comme l'a évoqué le Vice-Président, plus difficile au niveau du territoire métropolitain. On note quand même l'effort conséquent de la métropole qui a rajouté à nouveau quatre millions d'euros pour équilibrer le budget sur son territoire. On peut également noter que le SMMAG a tenu pour la première fois en 2022 le rythme de désendettement prévu par le protocole Métropole Département, donc avec une diminution du stock de la dette de l'ordre 40 millions d'euros. En 2023, je ne vais pas revenir dessus parce que le Vice-Président l'a évoqué, on va avancer sur plusieurs projets au niveau du Grésivaudan, et ça c'est un point qu'on voulait également mettre en avant puisqu'ils avancent tous très bien. Ce sera également une étape importante en ce qui concerne le renouvellement de notre contrat, de notre délégataire M To Go, un lancement du projet de renouvellement de la billettique, avec l'objectif en 2024, d'avoir une billettique totalement unifiée avec celle de la métropole. On a une poursuite et des groupes de travail sur le GT tarification pour arriver également à une harmonisation. Le lancement des études pour le nouveau plan de mobilité qui doit remplacer le PDU et qui donc, concernera notre territoire pour la première fois. On a également la réflexion sur notre réseau pour arriver à créer de nouvelles liaisons express et fortes entre le Grésivaudan et la métropole. Quelque chose, aussi, sur lequel on a délibéré l'année dernière, pendant le lancement des études concernant le câble pour notre territoire. Ce sont les points que je voulais mettre en avant. Merci.

01:27:00

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci, Madame la Vice-Présidente. Monsieur Remond a demandé la parole.

01:27:04

Luc Remond: Merci. Un peu comme madame Bourdelain, je voulais souligner que côté Pays Voironnais, la situation était plutôt bonne. C'est vrai que celle de la métropole, comme elle l'a souligné, reste préoccupante. Il faut continuer les efforts si on veut re-dégager, à un moment, des capacités significatives d'action et d'investissement. Pour le Pays Voironnais, il n'y a pas de réalisations extrêmement importantes. On est sur la poursuite au niveau des P+R puisqu'il y a la réhabilitation P+R Bièvre Dauphine et la poursuite des études environnementales et de maîtrise d'œuvre sur le parking relais de Mauvernay qui débouchera, je l'espère, en 2024 sur une réalisation effective et des travaux. En termes PPCR, je voulais quand même souligner aussi qu'AREA, avec l'autorisation de l'État, va lancer le parking relais au niveau du péage de Voreppe. C'est un projet qui va pouvoir, même s'il sera quasiment financé intégralement par AREA, va nous être utile et profiter à notre réseau de parking relais à échéance 2025-2026. Je voulais souligner autre chose, même si le Pays Voironnais n'est pas dans la mobilité urbaine, nous avons fait le choix et on va le valider, nous allons changer notre billettique et prendre le même système billettique que le SMMAG de manière à ce que nous ayons encore plus, j'allais dire, de relation sur la billettique et de compatibilité pour l'avenir. Là aussi, même si dans le budget ça n'apparaît pas très nettement. Nous allons donc intégrer, dans le cadre du renouvellement du contrat Mvelo+ du SMMAG, nous allons rentrer dans ce contrat de manière à pouvoir développer sur le Pays Voironnais à partir de 2024, un système de location de vélos comme le fait la métropole et le Grésivaudan sur son territoire, et participer à ce service très important puisque sur la métropole c'est quasiment plus de dix mille vélos qui sont en service, qui est extrêmement important et qui fait partie des métropoles de France les plus développées, à ce titre. Le covoiturage, bien sûr, on continue à le développer, je le disais tout à l'heure, avec un budget de six cent mille euros et avec une croissance très forte du service.

01:29:32

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Y a-t-il d'autres demandes d'intervention ? Madame Martin Grand.

01:29:38

Sandrine Martin Grand: Merci, Monsieur le Président. Tout d'abord, je voudrais saluer et remercier le Vice-Président et les services pour cette présentation budgétaire très claire. Saluer également la bonne gestion sur la partie Voironnais Grésivaudan. Sur la partie métropole, on le sait, c'est plus compliqué, le passif est plus important, mais je pense qu'il faut noter, comme l'ont fait mes prédécesseurs, l'effort de la métropole à hauteur de quatre millions d'euros pour équilibrer sur son territoire. En ce qui concerne le département, on a également une participation au fonctionnement qui est en hausse. Je rappellerai de nouveau, le protocole métropole département qui avait été contracté avec le SMTC pour le remboursement de la dette. Souligner que 2022, sauf erreur de ma part, c'est la première année où les quarante millions ont été respectés. Redire également que ce protocole, qui a demandé des efforts conséquents à la métropole et au département, avait vocation à sauver le SMTC et à permettre au syndicat de poursuivre les investissements et de prévoir l'avenir. Je salue aussi l'effort qui est fait de tenter de maintenir un niveau de désendettement sur ce budget 2023 malgré les contraintes qui pèsent. Je rappelle que le protocole s'éteindra en 2025, que c'est très bientôt, donc je voudrais vraiment saluer cet effort de gestion. Enfin, je salue également les efforts qui sont réalisés pour les parking relais et pour les pôles d'échanges, qui on le sait, sont importants pour les accès à la métropole. Je citerais le PEM de La Bâtie ou la réhabilitation du parking relais de la Bièvre Dauphiné. Nous nous réjouissons de la concertation en règle générale, de la bonne collaboration, mais de la concertation, particulièrement sur le pont de Brignoud, puisque d'une manière générale, entre les différents équipements, ce sont plus de cinquante millions d'euros qui sont investis par le département au niveau du secteur de Brignoud. Nous nous réjouissons donc de voir que le travail collaboratif concernant la passerelle est en route et bien engagé. Merci.

01:32:01

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

01:32:09

Christophe Ferrari: Merci, Monsieur le Président. Mes chers collègues, quelques mots pour évoquer sans doute le moment le plus important que connaissent les collectivités, les syndicats, à savoir le vote du budget. Exercer un mandat politique, c'est agir pour l'intérêt général. C'est toujours important de le rappeler, en préalable. Le SMMAG est justement un très bon exemple d'une action politique intelligente et adaptée et qui va dans le sens de l'intérêt général. Pourquoi ça ? Parce que le sens et l'action du SMMAG, c'est la traduction directe, par les élus que nous sommes, de la volonté des habitantes et des habitants du bassin de vie de l'aire grenobloise, de voir organiser les mobilités à la bonne échelle. On a souvent l'habitude, dans ce territoire, comme de partout dans ce pays, de rappeler les trains qui n'arrivent pas à l'heure, d'ajouter, des "mais" à tout, parce que c'est pratique, ça permet de faire vivre, parfois, ses propres frustrations. Posons-nous, quand même ici, à cette étape, de ce que les gens ont besoin. Parlons d'eux avant de parler de nous-même. De quoi ont besoin les habitants de ce territoire en matière de mobilité ? Ils ont besoin qu'on s'affranchisse des frontières administratives pour penser et organiser les mobilités, parce que dans leur vie quotidienne, les frontières n'existent pas. On habite l'aire grenobloise, on s'y déplace, peu importe qu'on soit habitant du Grésivaudan, du Voironnais ou de la Métropole. C'est justement ce à quoi le SMMAG répond. C'est donc important de le redire. Deuxièmement, ils ont besoin d'enfin disposer d'une offre lisible, d'une tarification claire et adaptée, d'une information multimodale et bien sûr, de pouvoir combiner les mobilités : transports en commun, covoiturage, mode active, transport interurbain avec bien sûr le ferroviaire. Là aussi, c'est ce à quoi le SMMAG répond. Troisième et dernier point, ils ont besoin qu'on organise les mobilités en ayant le souci de l'offre entre le cœur urbain et le périurbain et le rural. Cela est devenu un enjeu majeur et encore plus avec la zone à faible émission. Nous savons tous très bien que d'ailleurs, dans les simulations de la zone à faibles émissions, l'organisation telle qu'elle est, à ce stade, ne pourra pas répondre à la question des sécurités à deux. Disons-le-nous. Ne l'occultons pas. Ça, c'est ce à quoi le SMMAG va répondre puisqu'il est sur son bon périmètre géographique. Qui dira le contraire à tout cela n'aura pas compris ce qu'était le sens de l'histoire de ce territoire. Je l'ai dit, c'est un outil adapté, mais aussi tout récent puisque le SMMAG n'a que trois ans d'existence. Il n'est pas cependant né sans un historique et c'est bien normal. Le territoire investit beaucoup depuis des années sur la question des mobilités et notamment des transports en commun. Tous ces

investissements ont un coût et le syndicat une dette très importante : 563 millions d'euros. Tout l'arc politique a une part de la responsabilité dans ce qu'est le sac à dos. Tout l'arc politique. Une dette, malgré tout, qui permet de poursuivre une politique ambitieuse en matière de transports en commun, de services vélos ou de services de covoiturage. C'est une dette qu'il faut assumer. Il faut aussi regarder en face, en responsabilité, et c'est pour cela que je voudrais, Monsieur le Président, saluer l'effort de désendettement qu'a fait le SMMAG en 2022, où le rythme de désendettement est tenu avec un stock de dette qui a diminué de près de quarante millions d'euros. Je ne peux qu'aller dans le sens de la première Vice-Présidente du Conseil départemental de l'Isère, de regretter que la trajectoire commune historique n'ait pas été tenue, en matière de désendettement. Nous n'aurions pas les mêmes débats aujourd'hui si les 122 millions avaient été respectée. Il faut se le dire. Il faut regarder aussi en face, en responsabilité, C'est pourquoi il convient, là aussi, tout simplement de soutenir le SMMAG et ses politiques de mobilité. La contribution au fonctionnement de la métropole au SMMAG été dite et je voudrais le saluer, évidemment, vous remerciez pour les mots que vous adressez en direction de la métropole et de ses élus, qui l'ont ainsi décidé. La contribution au fonctionnement de la métropole au SMMAG augmente à nouveau de quatre millions pour atteindre 24,5 millions d'euros. Rappelons qu'en 2017, elle était de onze millions, et qu'elle a donc augmenté en six ans de cent-vingt-deux pour cent. La participation globale de la métropole au SMMAG est ainsi donc de près de quarante-quatre millions d'euros, si on ajoute à cette contribution au fonctionnement l'apport en investissement, près de seize millions d'euros, au titre du protocole avec le département, et près de quatre millions d'euros en soutien directe au projet. C'est significativement plus qu'en 2014 où la participation de la métropole au SMTC était de 36,8 millions d'euros. La métropole n'a jamais été autant en soutien des politiques de mobilité sur le territoire ni autant présente dans les politiques de mobilité en direction de sa population. Au regard de l'effort de la métropole, il est aussi important que les autres acteurs se mobilisent. Eux aussi, que chacun prenne ses responsabilités, en particulier, il est important de souligner que dans les 563 millions d'euros de dette figurent toujours 23 millions d'euros d'avances forfaitaire de l'État perçus pendant la période Covid. La métropole en appelle évidemment à l'État. À nouveau, pour que, comme en Île-de-France, les autorités organisatrices de province, j'aime toujours ce mot, puisque, finalement, c'est bien comme cela qu'on nous traite, n'aient pas un rembourser in fine ces aides. Comme si dans ce pays il y aurait les habitants de la couronne parisienne et le reste, les provinciaux. Je croyais que ces qualificatifs avaient disparu dans les propos, finalement à toutes les échelles, mais visiblement, il reste encore des mécaniques qui sont profondément accrochées à notre système, et au regard que peut porter l'État, et notamment le gouvernement en l'espèce à cette étape. En parlant de responsabilité, il y aura beaucoup à dire, mais j'ai tout de même envie de dire quelques mots aussi concernant la SPL M TAG. Il est en effet significatif, pour la compréhension du budget, de bien voir la hausse des coûts du réseau M TAG, avec plusieurs facteurs qui se cumulent. Le principal est bien évidemment l'inflation, et en particulier les coûts de l'électricité. Plus dix millions dont à peine plus de trois millions seront couverts par l'amortisseur électricité mis en place par l'État. Face à cette situation, et notamment grâce à l'aide supplémentaire de quatre millions d'euros versés par la métropole au fonctionnement, le SMMAG assumera ses obligations contractuelles en portant le forfait de charges versées à la SPL M TAG, à 142 millions contre 126 millions, prévus au contrat en euros 2021, soit quinze millions d'euros de coûts supplémentaires. Sur le point des coûts de l'électricité, permettez-moi de revenir sur un sujet dont je n'arrive toujours pas à comprendre pourquoi il n'avance pas d'un caramel. GEG, bien sûr, et j'y reviens. Permettez-moi de vous livrer une interrogation sur les prix pratiqués par les distributeurs d'électricité, en particulier GEG. Le contrat M TAG-GEG pour 2023 a été signé en novembre 2022, au moment où les tarifs de l'électricité étaient les plus hauts. Aujourd'hui, ils ne sont pas revenus au niveau antérieur, ils ont cependant déjà beaucoup baissé. Très largement baissé. GEG ne révisé pas pour autant ses prix, ne rouvre même pas le sujet. Que la métropole réinjecte dans le système quatre millions d'euros supplémentaires, mais qui sont immédiatement consommés, auto consommés par, finalement, un contrat d'électricité, nous laisse pensif, interrogatif. Je réinvite, encore une fois, à ce qu'il y ait une révision des prix. Ce sujet ne concerne d'ailleurs pas que l'autorité organisatrice des transports. Combien d'acteurs aujourd'hui se posent la question : "Pourquoi un outil public ne révisé pas ses prix ?" J'ai des acteurs économiques qui m'interpellent. J'ai des ateliers d'insertion qui sont prêts à mettre la clé sous la porte parce qu'on ne révisé pas les prix. Tout cela reste pour moi étonnant. Et à un moment donné, je dirais presque coupable, devant les grands enjeux qui nous sont, qui nous sont posés. Certains, parfois, attaquent l'État, d'être coupable de ça, des responsabilités. J'utilise aussi ce terme aujourd'hui parce que je considère qu'il y a nécessité. En conclusion, malgré le contexte financier, et grâce notamment au soutien de la métropole, 2023 ne sera pas pour autant une année blanche pour le SMMAG, et merci à vous, l'exécutif, avec les services de proposer des beaux projets. Je pensais à la mise en place de l'aide à l'achat de vélos, la mise en place du conseil en

mobilité et l'aide financière au changement de comportement dans le cadre de la ZFE. Huit millions d'euros sur les bus pour mettre fin au diesel. Huit millions sur les diverses opérations de renouvellement et de maintenance du tram. Le lancement de l'appel d'offres pour le renouvellement des premières rames de tramways TFS, qui seront remplacés d'ici 2026 par des rames de grande capacité. Ça c'est essentiel pour demain. La poursuite des études pour la rénovation du dépôt d'Eybens, qui sera agrandie et adaptée aux exigences de la transition énergétique. La mise en place du Pass Mobilité, pour aller vers un outil unique multimodal. La poursuite du projet billettique, avec à la fin du printemps, l'arrivée de l'Open Payment, qui devrait considérablement faciliter la vie des usagers. On peut toujours considérer les trains qui n'arrivent pas à l'heure. On peut toujours considérer ce qui n'est pas fait. On peut toujours utiliser le "mais" dans toutes les argumentations, mais l'exigence, aujourd'hui, c'est de se dire : "Nous avons un opérateur qui est au rendez-vous du besoin de nos concitoyens, dans une situation bien complexe et bien délicate. La métropole assume son rôle et elle continuera de l'assumer." Ce syndicat des mobilités est tellement essentiel à la vie des gens. C'est sans doute le premier grand sujet de la vie des gens, des citoyennes et des citoyens que jamais la métropole n'a rechigné à aider, y compris dans ses difficultés financières propres. Parce que c'est notre responsabilité collective, que cet outil existe, qu'il vive pour accomplir ces missions et qu'il permette d'assumer ces missions et celles du quotidien. Merci infiniment.

01:45:45

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci Monsieur le Président de la Métropole pour votre intervention et pour vos rappels, à la fois sur l'action du syndicat, son rôle essentiel, mais aussi sur le soutien important de la métropole à notre institution. Nous savons aujourd'hui qu'effectivement, le cœur du sujet entre sur le plan budgétaire, est au niveau métropolitain et je crois que s'il fallait encore le réaffirmer ce matin, nous pouvons constater à la fois l'action de soutien et de solidarité de la métropole, et je vous en remercie, parce que c'est essentiel pour faire fonctionner au quotidien les services que nous rendons aux usagers de notre grand territoire. C'est bien cela le sujet dont il s'agit, rendre service en matière de mobilité au quotidien pour les usagers de notre territoire. Monsieur Bejaji a demandé la parole.

01:46:30

Pierre Bejaji: Bonjour à toutes et à tous. Je vais rebondir sur l'intervention du Président Ferrari. Un budget est un acte technique et je remercie le Vice-Président pour sa présentation très complète et très technique. C'est aussi un acte politique. Je rebondis justement, sur ce qu'a dit monsieur Ferrari, il nous faut parler à nos habitants et habitantes, il nous faut parler à l'ensemble des relais associatifs qui portent ce sujet des mobilités depuis des années. Il nous faut parler aux conventionnaires de la Convention citoyenne pour le climat, qui ont beaucoup travaillé, et dont on voit que le sujet numéro un qui est porté, c'est bien celui des mobilités. Il nous faut donc parler de manière claire et compréhensible sur les enjeux du syndicat. Le budget est aussi un moment qui doit nous permettre d'éclairer ses habitantes et ses habitants sur ces enjeux. Nous voyons bien, à la fois dans le préambule et dans l'ensemble des interventions, et dans les documents budgétaires qui nous ont été envoyés, également dans la présentation du Vice-Président, que ce budget, avec un tableau noir, est placé sous le signe des économies et de l'austérité, avec un accent fort et répété sur le désendettement. Le syndicat est effectivement endetté, mais je vais revenir sur l'histoire aussi du syndicat parce que, comme l'a dit le Président Ferrari, on ne part pas de rien. C'est plus de quarante ans d'histoire du syndicat qui sont derrière nous et qu'il nous faut assumer. Pour nos habitants, le désendettement, ce n'est pas un horizon. On ne peut pas que parler du désendettement, dans notre budget, et notamment dans la période que nous traversons et dont on face aux enjeux qui sont devant nous : crise climatique, zone à faible émission, crise environnementale, dérèglement et appétence forte. Ça a d'ailleurs été traduit dans des habitants vers un changement des pratiques de mobilité, transports en commun, cycles, covoiturage, etc. On voit bien dans la présentation qui a été faite par le Vice-Président sur le covoiturage que ces enjeux sont importants. Ne parler que du désendettement nous paraît réductible. Venons-en à la dette du syndicat. Il a, historiquement, toujours été endetté. Dans toutes les périodes de sa vie, Le feu SMTC a toujours été très endetté. Dans sa vie, le SMTC a connu des périodes inflationnistes, des crises économiques importantes aussi, mondiales, nationales. Et nos prédécesseurs ont toujours affronté ces crises sans renoncer finalement à l'ADN du syndicat qui est de continuer à investir pour les territoires et pour les habitants. La dette, quand on regarde, il y a deux documents qui sont importants. On en avait parlé il y a un an ou deux, du rapport KPMG, qui avait fait un très beau travail rétrospectif sur les années écoulées, les exercices budgétaires des vingt années précédentes, du SMTC, du SMMAG. On comprend bien d'où vient cette dette. Elle vient du réseau de trams très développé. J'ai fait une comparaison, j'ai regardé le nombre de kilomètres de trams sur l'ensemble des grandes métropoles françaises. On voit qu'on est troisième ou quatrième en

nombre de kilomètres, alors que voilà, par rapport à d'autres métropoles comme Lille ou Strasbourg, par exemple, le seul point de comparaison, c'est Montpellier. Population identique en kilomètres de tram identique. Nous, avec nos cinq lignes, on a un réseau de trams très développé. L'explication de la dette du syndicat vient essentiellement de ce réseau. Ça, c'était une ambition qui avait été portée par nos prédécesseurs, qu'ils soient à la métropole ou à la communauté d'agglomération ou aux départements, d'ailleurs. C'était une vraie ambition qui avait été portée de développer une offre de transports en commun sur la métropole grenobloise, très ambitieuse. Il y a donc une dette qui est là, qu'il nous faut assumer sans conteste et hors de question de ne pas assumer cette dette. Comme nos prédécesseurs l'ont fait, assumer une dette ne veut pas dire renoncer à nos ambitions et à nos politiques d'investissement et continuer à investir. Je reprends le rapport KPMG, si on prend trente millions d'euros d'investissement cette année, c'est, quasiment depuis trente ou quarante ans, le plus faible niveau d'investissement du syndicat SMTC. Je crois qu'il n'y a que 2008 où on en était à trente, trente-cinq millions. Il faut donc le dire, globalement, ce budget-là, c'est le plus faible niveau d'investissement de tous les temps au niveau du SMTC et du SMMAG. On se désendette, mais en même temps, on y reviendra d'ailleurs, on n'investit plus. Quand on regarde les ratios de levier sur l'épargne, il y a notamment le levier des recettes. Il a donc été rappelé que la métropole augmentait de quatre millions d'euros sa contribution, mais je rappelle qu'elle était de trente-six millions d'euros, quand même, en 2014, plus trente-six millions d'euros du département. C'était plus de soixante-dix millions d'euros de recettes de fonctionnement. Les contributions, à l'heure actuelle, c'est donc vingt-quatre millions d'euros de la métropole et quatre millions d'euros de la région. Je schématise. Dans les documents qui nous sont présentés, on parle de repositionnement du département. Repositionnement, effectivement, on part de trente-six millions d'euros à un million d'euros aujourd'hui. Il faut quand même le dire. C'est le fruit de l'histoire. La situation financière compliquée du SMMAG vient de ce repositionnement du département, comme c'est indiqué dans les documents. Le levier des contributions et le rapport KPMG, qui dit dans sa vision prospective : "En tout état de cause, il faudrait que la métropole revienne à son niveau de contribution, qui était de l'ordre de trente-six millions d'euros en 2014, qui a baissé à onze millions d'euros ensuite. Il faudrait, pour assainir les finances du syndicat, que la métropole revienne à minima son niveau de contribution de 2014, soit trente-six millions. C'est la trajectoire qui a été posée par KPMG. C'est la raison pour laquelle la métropole augmente de quatre millions d'euros par an dans cet objectif-là, de revenir à terme, à ce niveau de contribution, aidant, effectivement, à l'échéance de la fin du protocole de 2025. Un deuxième levier versement mobilité. On voit que 5 qu'au niveau de la métropole, on est au plafond. Ça ne dépend pas que de nous. Je pense qu'il y a quand même une action à poursuivre auprès de nos parlementaires pour modifier la loi et déplaçonner au niveau de la métropole. Il y a la question du Grésivaudan, qu'il faudra bien se poser un jour. Les investissements et les dépenses sont étancher, mais quand on voit que l'enjeu du report modal aujourd'hui, est sur le péri urbain et donc le Grésivaudan, c'est un enjeu de péri urbain, à un moment, il faudra aussi se poser la question d'un rééquilibrage des versements mobilités, surtout dans le contexte de développement économique et de mobilité que ça va générer du Grésivaudan. Ça c'est pour le côté recettes. Côté dépenses, effectivement, on voit bien que si on prend le principal budget qui est le budget mobilité, la principale dépense c'est le versement M TAG au titre de l'OSP. J'ai trouvé, globalement, les références un peu lourdes à l'absentéisme chez M TAG, les enjeux d'absentéisme par rapport au budget de M TAG étant administrateur M TAG. Le sujet n'est pas là. M TAG, bien sûr, comme toute entreprise, doit faire des efforts de productivité, en fait beaucoup, a fait un gros travail sur ses dépenses de fonctionnement. Je pense notamment aux contrats Transdev puisque qu'il y avait aussi le fruit de l'histoire, ce qu'il a fallu pour M TAG assumer, avec ce contrat de Transdev. M TAG, au quotidien, fait les efforts en son sein, mais dans le nouveau contrat d'OSP, il n'a plus la main sur pas mal de leviers. M TAG ne perçoit plus ses recettes, n'a plus la main sur le niveau d'offre. On demande à M TAG de beaucoup travailler, en lui privant quand même de pas mal de leviers. Il y a le levier de la fraude, effectivement, que là, unanimement, on est tous d'accord pour dire qu'avec le Covid, il y a eu du laisser-aller et qu'il faut revenir à des taux de fraude conformes à la moyenne nationale, ou au moins ce qu'ils étaient avant le Covid. Les leviers sur la TAG, il faut quand même le reconnaître, il n'y en a pas énormément. Quand on parle du personnel, on voit bien aujourd'hui les difficultés de recruter, de l'ensemble des entreprises de transport. On est, malgré tout, dans le cadre de discussions permanente avec le personnel et les conditions de travail font partie de l'attractivité aussi. Ce sont des éléments qu'il faut prendre en compte et intégrer. Une fois que l'on a dit ça, on voit bien que sur M TAG, on a fait le tour de la question. Je viens sur le volet investissement. Je parle toujours du volet mobilité urbaine puisque c'est quand même l'enjeu le plus important, notamment métropolitain. Je l'ai dit, trente millions d'euros d'investissement. C'est historiquement très faible, voire le plus bas niveau d'investissement de toute l'histoire du syndicat, et en sachant que dedans il y a huit millions d'euros d'investissement reportés

puisque les bus GNV articulés, ça fait des années qu'on les reporte d'une année sur l'autre. Il y a aussi le projet câble, on ne sait pas ce qu'il en adviendra, qui est quand même un élément important. Il y a du remplacement de matériel, notamment au niveau des rames de tram, mais quid d'investissements qui permettent éventuellement d'améliorer l'offre alors en urbain. En urbain, il y a le maillage D qui est cité, mais il y a d'autres maillages qui étaient prévus au PDU et dont on ne parle plus. Quid du développement de l'offre en péri urbain. La ZFE, alors que c'est l'enjeu numéro un de cette année, on n'en parle pas. Dans tous les documents présentés, pas d'enjeux ZFE. La délibération est d'ailleurs reportée, relative à la mise en place d'aides, donc grande absente de ce budget. Si nous devons porter un avis global sur ce budget. Budget technique placé sous le signe du désendettement, mais manque de vision, manque de souffle et notamment, face aux gros enjeux qui préoccupent nos habitants et qui ont été portés par ces derniers lors de la convention citoyenne, l'enjeu des mobilités. Investissement historiquement faible. Pour l'ensemble de ces raisons, nous voterons contre ce budget. Je vous remercie.

01:59:40

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

01:59:43

Laurent Thoviste: Merci, Monsieur le Président. Merci à tous les intervenants. Je vais rejoindre quelque chose qui a été dit par beaucoup et notamment par le président Ferrari. Nous devons répondre aux besoins de nos habitants. Afin de savoir si c'est TAG, SNCF, les transports Voironnais, etc., pour moi et pour tous les gens qui faisaient quotidiennement ce trajet, ça n'avait pas beaucoup de sens. Ce que nous demandions, c'était qu'il y ait une offre qui soit de qualité, lisible et avec une harmonisation. Le citoyen comprend bien qu'il y ait plusieurs opérateurs, mais ce qu'il demande, c'est que les collectivités que nous sommes, au lieu de se faire de la concurrence, essaient de travailler ensemble et fassent les choses ensemble pour leur fournir le meilleur service. C'est ce que nous essayons de faire, me semble-t-il, au sein du SMMAG, et en ce sens, c'est une première réponse, dont, je pense, nous sommes tous d'accord pour dire qu'elle est une première étape. On n'est pas encore pleinement intégré, on le voit bien dans tous les travaux que nous menons, il y a des efforts à faire en termes de tarification, en termes de coordination de l'offre, et ce sont les chantiers qui sont devant nous et qui vont être de plus en plus devant nous, parce que ça a été souligné. Les besoins de mobilité de nos concitoyens augmentent en permanence, on l'a vu sur l'autopartage, sur le covoiturage, sur les transports en commun, sur la marche à pied, sur le vélo. C'est toutes ces offres de mobilité douce que nous devons faire si nous voulons à la fois que ce soit supportable sur le plan environnemental que ce soit supportable sur le plan budgétaire, mais surtout que ce soit supportable au niveau de la vie quotidienne. C'est ça l'enjeu. Effectivement, ces besoins sont devant nous et ils vont continuer à augmenter, ça, je crois que tout le monde en est d'accord. Après, il faut le faire en ayant le souci d'une bonne responsabilité et d'une bonne gestion. Je suis désolé Pierre, moi je ne te rejoins pas du tout en entendant parler d'austérité. Bonne gestion et austérité, ce n'est pas synonyme. Avoir le souci des deniers publics, on va évoquer quelques sujets. On aura tout à l'heure une note sur la gratuité, je sais qu'elle ne fera pas forcément plaisir à tout le monde, mais on peut agiter comme ça des thèmes, des totems, etc., en disant il faut, il faut, il faut. Il faut aussi qu'on regarde quand nous mettons en place nos politiques publiques, si elles présentent un intérêt et si elles nous permettent d'aller vers l'objectif que nous nous sommes fixé. Si ce n'est pas le cas, il faut avoir le courage de regarder les choses en face, même chose. Tu as souligné que sur la fraude, on était tous d'accord. Oui, on est tous d'accord, mais une fois qu'on a dit qu'on était tous d'accord, qu'est-ce qu'on met en place pour lutter efficacement contre la fraude ? Moi je tombe de ma chaise en entendant dire que le taux d'absentéisme ce n'est pas un problème. Je suis désolé, dans quelle entreprise on considère qu'un taux d'absentéisme qui est significativement à la fois en augmentation et significativement au-dessus de la moyenne n'est pas un problème. L'absentéisme cache toujours un certain nombre de problématiques donc c'est un problème. Ce n'est pas du tout pointer du personnel que de dire ça, mais c'est de se dire qu'on ne peut pas avoir une gestion correcte de nos deniers publics si on ne regarde pas ces thématiques. Pour ce qui est de la dette, bien sûr, la dette n'est pas uniquement une question technique, il y a un protocole qui a été signé. Si on veut travailler avec des partenaires, la moindre des choses, c'est de respecter le protocole sinon, il n'y a pas de coopération possible. On peut renégocier un protocole, on peut en rediscuter, mais on ne peut pas unilatéralement dire que ce n'est pas un problème et qu'on va passer par-dessus, etc. Il y a un protocole qui a été signé, il faut le respecter, ça n'a pas toujours été le cas. C'est difficile parfois sur certaines années, on l'a vu dans nos budgets, mais c'est la condition qui nous permettra de continuer à travailler ensemble. Sur les investissements, il y a des choses qui prennent du retard. Je suis heureux que tu aies cité le câble dans les prévisions, ça devait arriver un peu plus vite. Oui, il y a des procédures, il y a des délais sur

l'entretien du matériel, c'est la même chose. On peut vouloir changer des trams, s'ils ne sont pas là, les trams, on ne peut pas les changer. Sur l'entretien des voies, c'est la même chose, c'est lié à des programmes de travaux. Il me semble quand même qu'il n'y a pas eu de recul sur les dossiers qui étaient cités, il n'y a pas eu de recul au niveau des prévisions. Un dernier point était quand même peu abordé, mais moi je veux l'aborder ici, parce que parfois on a certains discours qui s'affranchissent un peu de ces données. Si nous arrivons encore à mettre en œuvre nos politiques, c'est parce que nous avons inversement une mobilité qui est dynamique. Si ce versement mobilité est dynamique, c'est parce que nous avons des entreprises sur ce territoire qui se développent. J'ai l'impression dans certains discours qu'on oublie un petit peu le soutien à l'attractivité et aux conditions de développement de nos entreprises. Je vais être très clair ici, il n'y aura pas de développement de nos politiques de mobilité s'il n'y a pas de développement économique du territoire. Ça, il faut le dire, et je pense que c'est extrêmement important.

02:05:25

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci Monsieur Thoviste. Madame Rabih a demandé la parole, puis Monsieur Escaron, ensuite Madame Martin-Grand.

02:05:31

Laetitia Rabih: Merci Président. Je suis extrêmement ennuyée des propos qui sont tenus et notamment dans leur forme, puisque Monsieur Bejjaji pour le groupe que vous représentez qui devrait être celui d'ailleurs des élus métropolitains, finalement, dicte au président de la communauté de communes de Voironnais qu'il ne serait pas sur une présentation politique, mais purement technique. Je trouve ça extrêmement déplorable. Je trouve même que c'est insultant et j'apporte évidemment tout mon soutien à Bruno Cattin dans la présentation qui fut la sienne et qui est extrêmement politique puisque si l'aspect est technique, parce que c'est difficile de faire des envolées lyriques en présentant un budget, il est le reflet totalement des orientations qui ont toujours été discutées et qui sont les nôtres. Vous regrettez finalement un peu le désendettement en creux, sans évidemment le dire. C'est un peu ce que vous dites tout de même quand vous exprimez vos points de vue budgétaires, politiques en vous cachant derrière uniquement les orientations de travail de KPMG, même si certaines nous ont été utiles que faites-vous d'autre, sinon que de n'être qu'à la solde d'une comptabilité ou d'un exercice budgétaire ou d'orientation stratégique qui sont proposés de manière technique ? C'est à nous de trancher politiquement celles que nous conservons ou non. Je souhaite également revenir sur des propos qui m'ont particulièrement touché, et je trouve que prendre en otage la convention citoyenne pour essayer d'énoncer un certain nombre de sujets qui ne seraient pas traités ici parce que nous ne serions qu'une instance technico technique sans aucun intérêt selon vous pour le politique, et que nous ne serions pas au rendez-vous des citoyens. Je vous dis que peut-être vous n'avez pas saisi tout l'intérêt des politiques que nous menions qui ont été rappelées évidemment, dans la présentation qu'a faite Bruno Cattin, qui ont été aussi rappelés avec puissance par le président de la métropole qui est à nos côtés. Quelques éléments seulement qui concernent les sujets que je suis, pour l'exécutif du SMMAG sur le Pass Mobilité, c'est clairement un outil qui arrive en réponse à un certain nombre de demandes de la convention citoyenne, même s'ils ne l'ont pas appelé avènement de l'appli M, ça a été exprimé autrement. Sur ce besoin d'avoir une lisibilité sur l'ensemble des offres, d'avoir une facilité d'accès à différentes tarifications, rapidement des solutions. Le Pass Mobilité y répond et c'est bien son objectif sur la réforme tarifaire, puisque vous êtes de ceux qui appelaient effectivement la gratuité pour la gratuité et que c'est l'alpha et l'oméga de toute pensée des mobilités sur ce territoire pour vous. Je rappelle que la Convention citoyenne a simplement émis effectivement l'orientation d'arriver peut-être à terme sur cet objectif de gratuité, et on peut le partager, comme pour un certain nombre d'autres sujets. Sans faire d'économie, je ne vois pas comment un jour nous y arriverions premièrement. Ensuite, de ça, ne pas le dire alors que Margaux Belair, qui est à vos côtés, y participe, vous savez très bien l'effort de tarification et les gratuités qui se sont déjà opérées, nous en analyserons ce que disait Laurent Thoviste, l'efficiency, dans une note d'orientation avenir, l'effort d'harmonisation important que nous faisons, pour avoir un réseau commun entre les trois territoires sur l'offre M TAG sur la ZFE, nous connaissons les difficultés financières de M TAG. Nous connaissons également le coût important que la Métropole et que le SMMAG ont dû absorber et ont dû agir en recapitalisation, notamment pour la création de cet outil 100 % public qu'est la SPL, également pour résorber l'exercice déficitaire post Covid, et celui qui arrive et qui se profile aussi à la M TAG, avec un taux de retour usagers qui persiste à être moindre que celui que nous connaissions en 2019. Faire l'abstraction de l'ensemble de ces sujets et effectivement nous mobiliser toujours ou faire croire que nous n'agirions pas, j'ai du mal à le comprendre de la part de mes collègues de la majorité métropolitaine. Sur la ZFE et sur l'offre M TAG, il y a, je pense, des sujets qui sont à travailler. Je ne sais pas quels sont les rendus, comptes rendus des différentes séances de travail autour de la

ZFE qui sont faits par vos collègues dans votre groupe politique, mais il me semble que vous n'êtes, absolument pas informés de la trajectoire que cela prend. Je ne peux que redire une forme, arrivée à mi-mandat, une espèce de désespoir de voir que, sur les logiques qui devraient vraiment nous mobiliser, c'est-à-dire celle des usagers et celle des reports modaux pour l'avènement justement de la ZFE, c'est vous qui n'êtes pas au rendez-vous et qui déconstruisez systématiquement le travail que nous portons avec des efforts et vos efforts seraient bien s'ils nous accompagnaient.

02:12:48

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Monsieur Escaron.

02:12:51

Dominique Escaron: Merci, Monsieur le Président, pour rajouter quelques mots là-dessus, moi je suis assez surpris d'entendre, comme d'autres, ce que j'ai entendu là, Monsieur Bejjaji qui nous rappelle un petit peu également en creux d'où on vient, parce que la situation d'aujourd'hui provient quand même d'un certain nombre de décisions qui ont été prises dans le passé. Il faut remettre les choses dans l'ordre. Quand je vois aujourd'hui des niveaux d'endettement de notre syndicat, l'endettement c'est quand on se lance dans des affaires qu'on fait financer par nos enfants. Moi, j'ai découvert qu'on avait dans ce syndicat des dettes qui ont été prises avec des remboursements qui commençaient 10 ans plus tard. Nous sommes quand même sur des mécaniques assez incroyables. Globalement, il faut que les gens aient conscience de tout ça. Après on peut continuer à dire il n'y a qu'à s'endetter, il y a le bon gras, le mauvais gras, comme d'habitude, c'est vraiment sympathique, mais il y a à un moment donné, peut-être que certains n'ont pas été attentifs à la situation générale du prix de la dette, de l'augmentation de nos obligations pour rembourser ses dettes. Quand on met tout ça bout à bout, on est dans des situations particulièrement complexes. Après, dire que le SMMAG ne fait rien, n'a pas d'ambition, etc., moi je vais vous dire une petite chose, je trouve que c'est très bien, pour une fois d'avoir une ambition limitée et je fais partie de ceux, vous le savez, qui ont une ambition limitée, par exemple pour le câble, pour la ZFE et un certain nombre de projets dans la mesure où je pense qu'on a plus intérêt à consolider, et comme ça a été dit tout à l'heure, à se pencher sur la vraie question, c'est qu'est ce qu'on offre comme service. À propos, le service n'est pas du blabla, c'est-à-dire le service n'est pas de faire les plus belles déclarations. J'ai été très étonné par l'article qui était intéressant dans notre journal préféré sur la pollution à Grenoble, où je vois le maire de Grenoble qui attaque l'État pour pollution et qui quand le journaliste gratte un peu, on s'aperçoit que finalement Grenoble est une des villes où la pollution a le moins ralenti alors que partout ailleurs, entre guillemets, grâce à l'ensemble des normes européennes sur les moteurs, sur l'amélioration générale qui est faite sur l'isolation, le chauffage, on a une amélioration qui se fait. Malgré ça, Grenoble ralentit bien plus lentement parce qu'elle ne s'occupe finalement pas des choses qui pourraient simplifier la circulation notamment. J'en viens justement à ce problème de mobilité générale pour qu'on n'oublie pas que dans la mobilité, il y a des voitures, c'est-à-dire on s'occupe beaucoup de transports en commun et c'est très bien. On s'occupe beaucoup de bicyclettes et c'est très bien. Il ne faut pas oublier que l'essentiel des gens aujourd'hui circule en voiture et que la vieille théorie de l'aspirateur à voitures qui n'a jamais été démontrée aujourd'hui, on s'aperçoit que chaque fois qu'on fait des investissements comme on le fait sur la 480 sous le Rondeau, etc., on arrive à avoir moins de bouchons, moins de pollution. In fine, on gagne aussi du temps, on gagne de l'attractivité comme c'était dit tout à l'heure. Il ne faut pas aussi qu'on se prive de tout ça. Je rêve qu'on revienne à ce qui a été cassé, les ondes vertes pour traverser sans être obligé de s'arrêter en permanence, de redémarrer des moteurs, de polluer. J'ai parfois l'impression qu'on a très peu de voitures dans l'agglomération, mais qu'elles sont toutes arrêtées en train d'essayer de trouver un moyen d'avancer alors qu'on pourrait quand même fluidifier raisonnablement tout ça et obliger les gens à rouler à 30 à l'heure, mais d'une manière continue, ça serait quand même beaucoup plus élégant. Je pense qu'on pourrait avoir notre mot à dire là-dedans. Pour terminer sur l'affaire de l'efficacité, il faut aussi se rappeler que tous les grands investissements qu'on fait imposent des coûts de fonctionnement derrière. Le seul problème n'est pas d'avoir de l'ambition, mais aussi quand on réalise ces investissements, ce qui est une bonne chose en soi, il faut être sûr derrière d'être capable de financer le fonctionnement de ces investissements, de ces ouvrages et puis d'être sûr derrière qu'on ait la capacité aussi de les renouveler. On voit bien la problématique actuelle, il faut qu'on investisse dans des rames, dans des tas de choses, des bâtiments, il y a une logistique implacable derrière tout ça. Je reste totalement satisfait que ce syndicat existe, qu'il réunisse beaucoup plus large que la métropole. C'est vraiment une très bonne chose parce que ça permet de relier les territoires et de s'attaquer aux vrais problèmes qui sont les liaisons entre nos territoires. Je pense qu'on avance dans le bon sens, même s'il y a des choses qui peuvent être discutées. Ça m'attriste quand même d'entendre ce que j'entends de la bouche de certains. Merci.

02:18:03

Monsieur le Président Sylvain Laval: Madame Martin-Grand.

02:18:07

Sandrine Martin-Grand: Merci Monsieur le Président. Je suis très surprise par les propos de Monsieur Bejjaji, pas tant sur la participation du département, parce que ça, c'est un discours qui est assez récurrent, mais plutôt sur la question de cette dette. La question que j'ai envie de poser c'est ce que ça veut dire, quand vous dites qu'il y a une dette depuis longtemps, et qu'elle est liée au fait qu'on a construit beaucoup de trams à un moment donné, et cette dette, on l'a toujours assumée. Qu'est-ce que ça veut dire assumer une dette ? On assume tous nos budgets, on assume tous nos dépenses, on assume tous nos dettes. Je ne comprends pas bien. Assumer une dette veut dire ne pas la rembourser ? On sait qu'elle est là, on l'assume. Puis peut-être qu'un jour on se rendra compte qu'on peut moins investir, voire qu'on ne peut plus investir, mais ce n'est pas grave, on aura assumé la dette. Si ce protocole a été réalisé en 2015, c'est dans le souci des usagers, c'est bien dans le souci de pouvoir continuer à offrir un service aux usagers. Ce souci-là, je crois qu'on peut partager que nous l'avons toujours eu, et nous l'avons tous toujours eu. Nous nous sommes engagés, la métropole et le département, à rembourser plus de 300 millions d'euros et tous les signataires du protocole se sont engagés à désendetter le SMTC, et aujourd'hui, le SMMAG, sur une période de 10 ans, à hauteur de 315 millions d'euros. Je crois que ça, moi, je n'aurai de cesse de le rappeler, parce que oui, nous avons assumé en 2015, tous ensemble, collectivement, et nous avons aussi constaté qu'il était important de pouvoir désendetter le SMTC pour pouvoir préparer l'avenir et continuer à investir. Ça, c'est effectivement assumer une dette pour moi. Aujourd'hui, force est de constater que le désendettement et que l'engagement qui a été pris lors de ce protocole en 2015 n'a pas été respecté. Il l'a été en 2022 pour la première fois et il y a une volonté en 2023 de poursuivre sur ce niveau de désendettement. Après, vous pouvez donner des explications qui sont les vôtres et exclusivement les vôtres, sur la participation des uns et des autres, sur la participation du département. Il y a des lois qui sont passées par là entre temps. Aujourd'hui, nous prenons part aux services offerts aux usagers et aux SMMAG dans le respect de nos compétences au niveau du département, et nous sommes prêts à le faire davantage. Comme j'ai eu l'occasion de le dire lors du dernier comité, puisque le président Barbier a affirmé lors de ses vœux que nous participerions davantage à la création de parkings relais pour accompagner le déplacement des Isérois pour accéder à la métropole, et notamment par rapport à la mise en place de la ZFE. Je crois que non seulement nous assumons nos compétences, mais nous sommes prêts à aller plus loin, mais moi, je ne peux pas laisser dire qu'on assume une dette alors qu'on n'assume rien du tout. Aujourd'hui, il y a un non-respect du protocole jusqu'en 2022.

02:21:21

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Monsieur le Vice-Président Bruno Cattin.

02:21:27

Bruno Cattin: Moi je vais remercier les propos qu'a tenus Laetitia sur moi, mais finalement ce n'est pas très important. Mon rôle ici, n'est pas de faire de la politique. J'en fais quand je partage des propos de Christophe Ferrari ou d'Henry Baile sur la nécessité de dépasser nos frontières administratives et de travailler sur un sujet qui, je le confirme et je le redis, ne peut se régler qu'à l'échelle de plusieurs territoires et non pas simplement à l'échelle du Pays voironnais, du Grésivaudan ou de la Métropole. Je vais enfoncer le tout quand même. En 2025, aux termes du protocole, le SMMAG aura une épargne nette négative. On a un taux de désendettement qui est supérieur à 30 ans, aujourd'hui, il va encore s'aggraver. Je veux bien faire preuve de bienveillance auprès de M TAG, mais je ne veux pas faire preuve de complaisance non plus. Je pense qu'aujourd'hui la situation financière du SMMAG doit être prise en compte et il faut véritablement réfléchir. Je reprends les propos de Dominique, on a un PPI sur lequel il faut absolument qu'on travaille. On a un PPF sur lequel il faut également qu'on s'appuie. Quant à la gratuité éventuelle, je rappelle quand même que les recettes aujourd'hui des usagers, même si elles ne sont pas perçues par M TAG, mais qu'elles sont perçues par le syndicat, c'est 36 millions de recette annuelle. Je ne vois pas comment dans un contexte comme ça, on peut envisager de parler d'une éventuelle gratuité des transports en commun. Si la seule solution proposée par vous, c'est le déplaçonnement du versement mobilité, je pense qu'en termes d'attractivité sur le territoire de la métropole, si on va bien au-delà de 2% pour essayer de compenser nos investissements d'abord, ce n'est pas très sérieux en termes de gestion, mais je pense que l'attractivité du territoire va s'en ressentir.

02:23:48

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci Monsieur le Vice-Président. Je voudrais à mon tour dire

quelques mots avant de soumettre au vote ce budget. Monsieur Bejjaji, je vous ai écouté avec attention, mais je vous avoue, je suis ahuri par le manque de sérieux et de responsabilité de votre propos. Vous nous parlez d'austérité et de rigueur, alors que vous appartenez à un groupe politique qui prône régulièrement la hausse d'impôts et qui se l'applique même à des hauteurs extrêmement importantes pour des habitants. Chaque commune est libre de ses choix, mais je vous appelle simplement à la cohérence sur ce point. Je voudrais revenir sur les éléments que vous avez évoqués parce que ça ne manque pas d'air. Quand vous dites que nous n'investissons plus, nous ne faisons plus rien, nous manquons d'ambition pour préparer l'avenir, c'est une réécriture du budget qui n'est pas acceptable. Il a été listé notamment par le président de la métropole et par d'autres orateurs, l'ensemble des investissements que nous allons porter sur l'année 2023 pour assurer le fonctionnement de notre réseau, nous allons renouveler le matériel, nous allons investir, nous allons lancer des études justement pour préparer l'avenir. Personne ne peut dire ici que nous n'investissons pas, et que nous ne faisons plus rien. Je voudrais surtout vous rappeler que nous n'investissons pas moins que dans la mandature précédente. Je vous invite à relire les chiffres, Monsieur Bejjaji. Non seulement nous continuons d'investir au même niveau, mais en plus nous nous désendettions, c'est-à-dire que nous faisons deux choses qui n'étaient pas le cas par le passé. Nous avons à la fois l'ambition de continuer à faire, mais en plus nous assumons la responsabilité de gérer l'avenir de ce syndicat pour que justement, il ne soit pas en faillite. Permettez-moi de vous préciser un petit peu ça. Pour l'année 2023, nous aurons près de 43 millions d'euros de soutien total de la métropole au SMMAG, pas qu'en investissement sur l'ensemble de son soutien. Comment pouvez-vous prétendre ici que la métropole ne serait pas au rendez-vous ou ne s'engagerait pas suffisamment ? Quand on vous entend sur la dette, pardonnez-moi, mais là aussi c'est ahurissant. Personne ici ne remet en cause l'origine de la dette. Évidemment que les lignes de trams coûtent cher et que c'est énormément d'investissement, personne ne le conteste. Ça, ça s'appelle l'héritage réel de la situation, mais le sujet, c'est la gestion de la dette, ce n'est pas son origine. Ce que nous vous disons ici très clairement, c'est que si elle avait été mieux gérée, comme cela avait été prévu, comme ça a été dit à plusieurs reprises dans la mandature précédente, nous n'en serions pas là aujourd'hui. Les mêmes marges de manœuvre qui nous manquent aujourd'hui pour faire face aux hausses de coûts imprévues que d'autres collectivités sont en capacité d'absorber et que nous, nous ne pouvons pas aussi facilement, pour cette raison. Nous ne vous contestons pas son origine. Nous disons juste que si le protocole avait été respecté, nous n'en serions pas là aujourd'hui. Cette responsabilité, Monsieur Bejjaji, c'est vous et vos amis qui la portez. Ça, c'est une réalité qu'il faut savoir reconnaître. Après, vous nous dites oui, mais la M TAG, elle, n'a plus de marge de manœuvre, on lui a enlevé tous ses outils, elle ne peut plus rien faire, là encore, excusez-moi, nous avons construit une SPL, il me semble que sur ce sujet-là, vous étiez aussi avec vos collègues à la manœuvre, que c'est un choix politique assumé et partagé d'ailleurs, ici. Maintenant, vous nous dites la TAG ne peut plus fonctionner comme il faut parce qu'elle serait en SPL. J'avoue ne pas bien comprendre ce discours sur ce point et là, encore je vous appelle à la cohérence. Ensuite, vous dites des choses que je ne peux pas laisser passer pour les usagers qui nous écoutent, comme si nous voudrions retarder le renouvellement du matériel. Où avez-vous inventé cela ? Il n'y a aucun retard de notre part sur le renouvellement du matériel, non seulement parce que les délais prévus seront tenus, cela a été dit en 2024, comme cela avait été prévu dès le précédent mandat. D'ailleurs, je le reconnais bien volontiers, nous aurons la sortie du diesel sur nos bus et s'il y a des délais de livraison qui varient un petit peu, c'est aussi par rapport à la capacité des fournisseurs de matériel à les assumer dans le contexte économique que tout le monde connaît. Il n'y a pas ici de volonté politique de vouloir retarder les investissements sur le renouvellement du matériel. Ensuite, vous faites allusion à l'offre, et vous faites notamment allusion à l'offre périurbaine, mais c'est un sujet que nous discutons bien régulièrement ici et sur laquelle, je crois, il n'y a pas de débat à avoir. Tout le monde est bien conscient que le sujet numéro un est l'avenir. En ce qui nous concerne, c'est d'offrir une offre de meilleure qualité de la périphérie vers le centre urbain. Nous y travaillons tous les jours. Nous ne cessons de l'évoquer ici et c'est la raison pour laquelle nous avons lancé un travail approfondi sur cette question de la redéfinition d'un nouveau réseau à l'horizon 2024. Un réseau qui efface les frontières entre le Grésivaudan et la métropole, justement pour répondre à ce besoin, avec un réseau unifié, avec une nouvelle tarification, là, aussi harmonisée, attractive, tout le travail que vous n'aviez pas lancé auparavant, monsieur Bejjaji, pardonnez-moi de vous le dire. Quand vous osez nous expliquer que nous ne préparions pas l'avenir, franchement, c'est se moquer du monde que d'assurer ça. Ces mêmes études qui nous manquent aujourd'hui sur l'extension du réseau de tram sur le réseau de bus de simples esquisses étaient là. Il faut maintenant faire le travail approfondi qui prend du temps, parce que nous sommes dans un système administratif qui a des procédures. On peut toujours nous dire il faut faire plus, ça ne va pas assez vite, mais où en sommes-nous ? Assumons chacun nos responsabilités, nous, nous assumons

les nôtres. Le travail est en cours, il est lancé. Puis vous lancez quelques éléments comme ci, comme là, vous nous expliquez que nous aurions renoncé au maillage, que cela aurait une conséquence pour les usagers de notre territoire. De quoi parle-t-on monsieur Bejjaji, ayez le courage d'expliquer aux usagers qui vous écoutent que le maillage poussé à l'extrême, comme vous l'évoquez, ça veut dire dégrader l'offre en périphérie, sur les terminus de lignes de transport en commun, c'est-à-dire précisément, le contraire de ce que vous évoquiez il y a quelques instants, et précisément le contraire de ce que les usagers de notre territoire attendent sur ces questions-là. Là encore, je vous appelle à la cohérence sur ce point, personne n'a dit ici qu'il fallait rayer d'un trait de plume les réflexions qui ont eu lieu, mais il faut être cohérent avec les besoins et ce que nous prônons. Ce sujet, nous en discuterons dans le cadre du plan de déplacement mobilité, sur lequel nous avons engagé une démarche de nouvelle écriture, avec l'ensemble des acteurs du territoire et aussi avec les usagers qu'il faudra entendre sur ce sujet et qui en ont bien à nous dire au passage. Enfin, franchement, sur la ZFE, vous nous expliquez que nous ne ferions rien, mais enfin, de qui se moque-t-on ? Le travail qui a lieu depuis des mois sur cette question en parfaite collaboration et articulation avec la métropole, comment pouvez-vous affirmer cela quand vous savez que nous construisons un dispositif avec la SPL M TAG qui sera demain le bras armé de cette question qui sera l'Agence des mobilités au service de tous les habitants du territoire, avec un dispositif de conseil et d'accompagnement pour chaque usager qui le souhaitera. Vous osez nous dire que nous ne faisons rien alors que nous sommes encore en train d'affiner notre dispositif d'aide, justement en cohérence avec la métropole, et c'est la raison pour laquelle nous prenons le temps de le travailler comme il faut pour répondre aux besoins des plus précaires, des plus fragiles, avec des dispositifs de soutien financier qui sont adaptés situation par situation. Vous osez nous dire que nous n'allons rien faire sur ce sujet-là, alors que des réunions de travail que des concertations ont eu lieu que tout le monde ici y participe en toute transparence, Monsieur Bejjaji, y compris votre maire qui est très impliquée sur ces sujets. Je vous invite à aller lui expliquer que nous ne faisons rien sur cette question. En réalité, nous sentons bien que vous êtes gêné par la situation. Vous vous enfermez dans des postures, dans des stratégies qui vous appartiennent, dans des incantations, dans des déclinaisons stéréotypées. Toujours les mêmes discours automatiques qui ressortent, mais très loin des responsabilités, des besoins des usagers de notre territoire, qui attendent demain qu'on réponde à leurs questions sur leurs enjeux du quotidien, sur comment se déplacer et comment mieux se déplacer bien au-delà des frontières administratives. Sur ce point, je vous invite à avoir un peu plus de mesure et de respect pour les collègues des intercommunalités du Grésivaudan et du Voironnais qui, je ne crois pas, n'attendent pas de votre part de savoir ce qu'ils ont à faire, quel choix ils doivent prendre. Je vous rappelle qu'ici, nous sommes dans un syndicat mixte qui est à la disposition de l'ensemble des collectivités qui le composent. Chacun apporte ses choix, nous y travaillons collectivement, mais je ne crois pas que nous ayons des leçons à donner sur comment les uns et les autres devraient s'investir, gérer ou financer un service. Monsieur Bejjaji, je ne serai pas plus long. Je regrette vos propos, ils vous appartiennent. Je dis simplement qu'aujourd'hui, nous poursuivons notre ambition au service des mobilités du territoire et des usagers qui nous attendent et qui attendent du sérieux sur ces questions.

02:32:21

Pierre Bejjaji: Monsieur le Président, déjà, je ne vais pas répondre point par point à l'ensemble des interventions parce que vous parlez de mes approximations, mais il y a beaucoup d'approximations par rapport à ce que j'aurais dit ou pas dit ou sous-entendu, mais je n'y reviendrais pas. Je suis très content d'avoir malgré tout lancé, et vu la vigueur des réactions, un vrai débat politique et j'en suis heureux. On voit bien où sont les marqueurs, où sont les choix et élever le débat va continuer, il n'y a pas de souci. Je veux juste faire une petite intervention par rapport à au Vice-Président Cattin et à ce qu'a dit Laetitia Rabih. Quand je parle de présentation technique, je connais parfaitement la fonction, le rôle d'un VP aux finances ou d'un adjoint aux finances. Il est bien évident qu'il n'a fait que son travail de rapporter des documents très techniques et complexes. Il n'y avait aucune notion derrière tout ça. Ce que j'ai juste dit, c'était comme dans tout débat budgétaire, après la présentation technique, il fallait remettre du politique. Je voulais juste dire à Bruno que j'ai complètement respecté sa fonction et la présentation qu'il a faite et qu'il n'y a pas de souci à ce niveau-là.

02:33:39

Monsieur le Président Sylvain Laval: Bien. Je vous propose donc de mettre aux voix les trois délibérations du bloc budgétaire dont nous venons de discuter, la première relative au budget principal, avec l'approbation du budget primitif pour l'exercice 2023. Y a-t-il des oppositions ? Cinq. Des abstentions, c'est donc adopté, je vous en remercie.

Le budget primitif du Budget principal du Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG) pour l'exercice 2023, s'inscrit dans le cadre des orientations budgétaires dont le comité syndical a débattu le 2 février 2023.

Le budget principal comprend l'ensemble des éléments budgétaires permettant la réalisation des compétences obligatoires.

Handicapé par sa dette et par son faible niveau d'épargne, le SMMAG doit faire face à un environnement qui devient de plus en plus difficile. Cette complexité est due, d'une part, au contexte inflationniste qui se traduit à la fois par l'accroissement des taux d'intérêts de la dette et par la hausse du prix de l'énergie, des matières premières et du carburant du réseau M'Tag. D'autre part, le contexte réglementaire avec la mise en œuvre de la ZFE rend indispensable la mise en œuvre de nouvelles dépenses en fonctionnement afin d'aider nos concitoyens à faire face à cette évolution.

Le versement mobilité, principale recette du SMMAG perçue par le budget principal, est partiellement reversé aux budgets annexes par transfert de crédits entre budgets, après couverture du besoin de financement du budget principal, dans le respect des dispositions statutaires. Les reversements 2023 sont prévus à hauteur de 133 772 673 € dont 125 639 833 € à destination du budget annexe « Mobilités Urbaines » et 8 132 840€ à destination du budget annexe « Mobilités Partagées ». Ces reversements pourront être ajustés en fonction des besoins effectifs des budgets annexes.

La communauté d'agglomération du Pays Voironnais contribue au financement des charges de fonctionnement de ce budget ainsi que le Département de l'Isère, dans son périmètre, au prorata du nombre de voix qu'il possède, soit 4/28èmes.

Il est précisé que le budget du SMMAG est voté par chapitre et applique la nomenclature M43. Il s'équilibre en dépenses et en recettes, en fonctionnement et en investissement, conformément aux données présentées dans la maquette ci-annexée.

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 02 mars 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Adopte pour l'exercice 2023 le budget primitif du budget principal du Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise conformément aux données présentées dans la maquette ci-annexée,
- Approuve le montant prévisionnel des transferts de crédits entre budgets pour l'exercice 2023 : au budget annexe Mobilités urbaines pour 125 639 833€ et au budget Mobilités partagées pour 8 132 840€. Les montants effectivement reversés seront calculés après couverture du besoin de financement du budget principal, dans le respect des dispositions statutaires et dans la limite du disponible au chapitre budgétaire 65 « Charges de gestion courante » du budget principal.

22 voix pour - 5 contre (Pierre BEJJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Yann MONGABURU, Alban ROSA)

Grenoble-Alpes Métropole : 11 voix pour - 5 contre (Pierre BEJJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Yann MONGABURU, Alban ROSA)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 3 voix pour

Conclusions adoptées.

Délibération n°09 - Mobilités urbaines - Budget annexe "Mobilités urbaines" - Approbation du budget primitif - Exercice 2023

2DL220192

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante, cette fois-ci sur le budget primitif des mobilités urbaines pour l'exercice 2023. Même vote, même vote. Merci.

Exposé des motifs

Le budget annexe « Mobilités urbaines » du Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG), sans autonomie financière, respecte la nomenclature M43 et est assujéti à la TVA.

Il retrace l'ensemble des opérations en investissement et en fonctionnement en lieu et place de Grenoble-Alpes Métropole et Le Grésivaudan qui ont transféré leur compétence d'autorité organisatrice de mobilités (AOM).

Le budget primitif de ce budget annexe pour l'exercice 2023 s'inscrit dans le cadre des orientations budgétaires dont le Comité syndical a débattu le 2 février 2023.

L'équilibre de ce budget annexe est assuré par :

- Le transfert d'une part du produit du Versement mobilité encaissé par le budget principal sur les territoires de la Métropole et du Grésivaudan,
- Des financements de Grenoble-Alpes Métropole en fonctionnement et en investissement,
- Les contributions aux sorties d'actifs du Département de l'Isère et de Grenoble-Alpes Métropole,
- une contribution de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, au titre de l'exercice de la compétence transports scolaires pour chacun des territoires.

Les éléments constitutifs de ce budget sont présentés dans la maquette ci-annexée.

Il est précisé que ce budget est voté par chapitre.

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 02 mars 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Adopte pour l'exercice 2023 le budget primitif du budget annexe « Mobilités urbaines » du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise, conformément aux données présentées dans la maquette ci-annexée.

15 voix pour - 5 contre (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Yann MONGABURU, Alban ROSA)

Grenoble-Alpes Métropole : 11 voix pour - 5 contre (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Yann MONGABURU, Alban ROSA)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Conclusions adoptées

Délibération n°10 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Budget annexe "Mobilités partagées" - Approbation du budget primitif - Exercice 2023

2DL220191

Monsieur le Président Sylvain Laval: Troisième délibération sur, cette fois-ci, les mobilités partagées sur l'exercice 2023 également budget primitif, même vote, je suppose, même vote.

Exposé des motifs

Le budget annexe « Mobilités Partagées » du syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise sans autonomie financière, respecte la nomenclature M43 et est assujéti à la TVA.

Il retrace l'ensemble des opérations en investissement et en fonctionnement en lieu et place des membres lui ayant transféré les compétences Mobilités Partagées, Actives et Intermodalité et dans le ressort territorial correspondant :

- La mise en œuvre commune de services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur,
- La réalisation de pôles d'échanges multimodaux, parking de co-voiturage et haltes ferroviaires périurbaines,
- La promotion et le développement de l'utilisation du cycle,
- A compter de 2023, les actions visant à accompagner les changements de comportement (anciennement portées sur le budget Mobilités Urbaines).

Le Département de l'Isère contribue au financement des charges de fonctionnement de ce budget annexe, hors services spécifiques, au prorata du nombre de voix qu'il possède, soit 10/28èmes.

Le budget primitif de ce budget annexe pour l'exercice 2023 s'inscrit dans le cadre des orientations budgétaires dont le Comité syndical a débattu le 2 février 2023.

L'équilibre de ce budget annexe est assuré par :

- le transfert d'une part du produit du Versement Mobilité encaissé par le budget principal sur les territoires de la Métropole et du Grésivaudan,
- une participation du Pays Voironnais.

Les éléments constitutifs de ce budget sont présentés dans la maquette ci-annexée.

Il est précisé que ce budget est voté par chapitre.

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 02 mars 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Adopte pour l'exercice 2023 le budget primitif du budget annexe « Mobilités partagées » du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise, conformément aux données présentées dans la maquette ci-annexée.

21,375 voix pour— 3,125 contre (Pierre BEJJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Yann MONGABURU, Alban ROSA)

Grenoble-Alpes Métropole : 6,875 voix pour – 3,125 contre (Pierre BEJJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Yann MONGABURU, Alban ROSA)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 7,5 voix pour

Conclusions adoptées.

Délibération n°11 - Compétences obligatoires - Participations 2023 des collectivités partenaires

2DL220193

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante est relative à la participation en 2023 des collectivités partenaires, Monsieur Cattin.

02:34:31

Bruno Cattin: Là, c'est un simple rappel des éléments qui viennent d'être approuvés et votés. C'est le

rappel des participations de chaque territoire. Pour la métropole, une participation au fonctionnement au budget annexe mobilité urbaine de 24 millions-cinq-cent-mille €, une participation de la même métropole aux dépenses d'équipement du budget annexe mobilité urbaine de 3 millions-six-cent-soixante-mille-cinq-cents €, au niveau du département, une participation au fonctionnement au budget principal de 285 559 €. Une participation toujours du département au fonctionnement du budget annexe mobilité partagée active et intermodalité de 376 341 €, et enfin la participation en fonctionnement du Pays voironnais de 1 349 849 000 €.

02:35:33

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Y a-t-il des demandes d'intervention ? Je propose donc de mettre aux voix. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? Cinq abstentions. C'est donc adopté.

Exposé des motifs

Le Comité Syndical délibère annuellement sur les participations des membres, inscrites au budget primitif. Ainsi, au vu des éléments du Budget Primitif 2023, il est proposé de solliciter les participations suivantes :

Grenoble Alpes Métropole :

Participation en fonctionnement	24 500 000 €	Participation
au titre des sorties d'actifs.....	15 750 000 €	Participation aux
projets d'investissements.....	3 660 500 €	

- dont 660 500 € au titre des investissements transférés
- et 3 000 000 € pour financement de projets spécifiques

Participation Totale :43 910 500 €

L'ensemble de ces participations sont prévues pour le budget annexe des Mobilités Urbaines.

Département de l'Isère :

Participation en fonctionnement du budget principal	285 559 €
Participation en fonctionnement du budget annexe Mobilités partagées, actives et intermodalité	376 341 €
Participation aux sorties d'actifs du budget annexe des Mobilités Urbaines	15 750 000 €

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais :

Participation en fonctionnement	1 349 849 €
---------------------------------------	-------------

Cette participation est répartie entre le budget principal et le budget annexe Mobilités partagées, actives et intermodalité en fonction de leur besoin de financement respectif.

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 02 mars 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

Sollicite les participations 2023 suivantes :

- Participation en fonctionnement au budget annexe « Mobilités urbaines » de 24 500 000 € de Grenoble Alpes Métropole,
- Participation de Grenoble Alpes Métropole aux dépenses d'équipement du budget annexe « Mobilités urbaines » de 3 660 500 € dont 3 000 000€ de subventions dans le cadre de projets spécifiques et 660 500 € au titre de la charge d'investissements transférés,

- Participation en fonctionnement au budget principal de 285 559 € du Département de l'Isère,
- Participation en fonctionnement au budget annexe « Mobilités partagées, actives et intermodalité » de 376 341 € du Département de l'Isère,
- Participation en fonctionnement de 1 349 849 € de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais, répartie entre le budget principal et le budget annexe « Mobilités partagées, actives et intermodalité » en fonction de leur besoin de financement respectif.

22 voix pour - 5 abstentions (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Yann MONGABURU, Alban ROSA)

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

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 3 voix pour

Conclusions adoptées l'unanimité des suffrages exprimés.

Délibération n°12 - Compétences obligatoires - Gestion active de la dette : stratégie de gestion pour 2023 et bilan 2022 des opérations engagées.

2DL220187

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante est relative à la gestion active de la dette. Monsieur Cattin.

02:35:52

Bruno Cattin: Un rappel, la gestion active de la dette a pour objectif l'optimisation des frais financiers tout en maîtrisant les aléas liés à la fluctuation des taux d'intérêt ainsi que le profil des emprunts sur leur durée. Cela suppose une souplesse dans la gestion des contrats d'emprunt, elle est recherchée, elle est appliquée au sein du service financier du SMMAG. Il faut que le comité syndical du SMMAG prenne acte du bilan des opérations qui ont été engagées les années précédentes et qui ont eu une incidence budgétaire en 2022. Puis d'autoriser le président à mettre en œuvre pour 2023 la stratégie prévue. Je vous fais grâce de toutes les autorisations de délégation qui sont apportées au président. Juste peut-être revenir sur un point, le SMMAG s'engage à respecter les dispositions de la charte de bonne conduite entre les établissements bancaires et les collectivités locales. Ça, c'est la charte Gissler, tant pour les nouveaux prêts ou les nouvelles opérations de marché que pour la renégociation d'anciennes positions. C'est notamment refuser les produits exposant le syndicat à des risques très importants. C'est étudier les opportunités de marché avec une veille quotidienne, c'est optimiser les frais financiers acquittés, c'est recourir aux instruments de marché systématiquement par une mise en concurrence entre les différents établissements bancaires. C'est gérer les instruments financiers de gestion du risque de taux dans une gestion équilibrée de portefeuille. Voilà pour ces précisions.

02:37:30

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci Monsieur le Vice-Président. Là, encore, un élément important dans la stratégie de gestion intelligente de notre dette que je salue. Y a-t-il des demandes d'intervention ? Je n'en vois pas. Je propose de mettre aux voix. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? Adopté à l'unanimité.

Exposé des motifs

Après la hausse des prix en 2021 liée aux tensions sur les chaînes d'approvisionnement, l'invasion de l'Ukraine par la Russie a accentué la reprise de l'inflation dans le monde. Afin de contenir l'inflation, les principales banques centrales ont opéré un basculement de politique monétaire par la hausse des taux d'intérêt. Les projections à la mi-2023 des taux de refinancement de la Banque Centrale Européenne (BCE) tendent vers 3,00% à 3,50% contre 0 % début 2022.

Globalement, les offres bancaires restent très disparates avec une hausse sensible des taux et des marges sur Euribor comprises entre 0,45 % et 1,30 % contre 0,27 % à 1,20 % début 2022. Le taux moyen de la dette du SMMAG au 1^{er} janvier 2023 est en hausse atteignant 2,66 % contre 0,60% il y a un an.

Pour le SMMAG, certains encours de dette sont adossés à un swap, cet instrument de couverture du risque de taux vient modifier l'exposition au marché et contribue avec les taux fixes à protéger le SMMAG de la hausse des taux. Ainsi, les swaps mis en place ont permis de sécuriser plus de 41 %

de l'encours du budget annexe Mobilité Urbaines sur des taux fixes limitant la part adossée à des taux variables à 36,6 % de cet encours. Après plus de 7 ans de taux proches de zéro sur ces emprunts adossés aux taux monétaires, il est anticipé sur cette part de l'encours une hausse des frais financiers en 2023.

Ainsi, la gestion active de la dette, la diversification et la sécurisation des ressources à court terme et à long terme participent à l'efficience des ressources du SMMAG.

Dans le cadre de sa stratégie financière, le SMMAG s'est fixé pour objectifs de **poursuivre le désendettement et de réduire la charge de sa dette**. La gestion active de la dette a ainsi pour objectif l'optimisation des frais financiers tout en maîtrisant les aléas liés à la fluctuation des taux d'intérêt ainsi que le profil des emprunts sur leur durée.

Pour cela, une souplesse dans la gestion des contrats d'emprunt est recherchée pour une bonne réactivité aux opportunités des marchés financiers avec une réduction progressive du nombre de lignes d'emprunts et des arbitrages contractuels de taux à tout moment (arbitrage en cours d'année, refinancement, remboursement, reprofilage de l'encours, indemnité de remboursement anticipé...).

Pour la gestion de la trésorerie, l'utilisation du programme de titres négociables à court terme (NEU CP) de 100 M€ opérationnel depuis 2012 est privilégiée tant que les conditions financières sont favorables au SMMAG.

Afin de poursuivre le recours à des produits financiers proposés aux collectivités territoriales et à leurs établissements publics, défini par la circulaire NOR/I00E31015077C du 25 juin 2010 et du décret n°2014-984 du 28 août 2014, il convient de préciser la stratégie retenue à compter du vote du budget primitif 2023 et jusqu'au vote du prochain budget primitif en 2024 en matière de gestion active de la dette et de la trésorerie et d'établir le bilan des opérations déjà réalisées.

1. Objectifs de la gestion active de la dette et de la trésorerie

En s'engageant dans une gestion active de sa dette et de sa trésorerie, le SMMAG poursuit plusieurs objectifs :

- **L'optimisation et la sécurisation des frais financiers** par l'utilisation d'instruments de couverture permettant de saisir les opportunités offertes par les marchés financiers grâce à une veille permanente,
- **La maîtrise des aléas financiers** liés à la fluctuation des taux d'intérêt de manière dissociée des contrats par l'utilisation d'instruments financiers permettant d'arbitrer en permanence entre taux fixes et taux variables,
- La surveillance étroite des opérations contractées antérieurement dans l'appréciation du risque en raison de l'évolution des marchés financiers, afin de pouvoir, si l'occasion se présente, réorienter les encours concernés sur les positions plus favorables,
- **Une diversification des ressources de financement à courts termes** (ligne de trésorerie, programme titres négociables à court terme NEU CP) et à longs termes (Banque Européenne d'Investissement - BEI, placement privé, plateformes digitales de financement),
- Sur le budget annexe Mobilités Urbaines, **le suramortissement du capital** de la dette afin d'accélérer le remboursement de l'encours pour alléger le remboursement en capital de la dette à partir de 2026, date de fin des participations au titre des sorties de l'actif du SMMAG (protocole d'accord de 2015).

Ainsi, pour la gestion active de sa dette, le SMMAG retient les principes suivants :

- **Réactivité face aux opportunités offertes par les marchés financiers,**
- **Mise en concurrence systématique lors des appels d'offres,**
- **Transparence et information** auprès de la Commission Ressources et du Comité syndical du SMMAG à sa plus proche séance sur les opérations traitées,
- **Suivi de l'encours de dette affecté à chaque territoire.**

2. Stratégie de gestion 2023

2.1 Stratégie

Pour la mise en place de nouveaux emprunts :

Le SMMAG peut planifier sa campagne d'emprunts, soit dans un horizon annuel, soit sous la forme de financements pluriannuels comme ce fut le cas avec l'enveloppe BEI lors de la construction de la ligne E de tramway.

Une **mise en concurrence systématique** entre au moins deux établissements bancaires est effectuée chaque fois que le SMMAG souhaite lancer une consultation d'emprunt, de ligne de trésorerie ou avoir recours à un instrument financier.

Les établissements financiers avec lesquels le SMMAG est en relation bénéficient d'une bonne qualité de signature et d'une compétence reconnue en matière d'opérations sur les produits dits « dérivés ». Cette liste peut être complétée si nécessaire en cours d'année.

La diversification des financements est recherchée. Une attention particulière est maintenue concernant les nouveaux outils de financements court terme et long terme proposés au SMMAG y compris des financements de projets innovants.

Les organismes bancaires proposent des formules de financement élargies, comme notamment :

- **Après des banques :**
 - o La distribution de fonds en provenance de leurs filiales (activités d'assurances notamment), syndication de crédits entre banques faisant partie d'un même groupe, ou cofinancement fonds propres, fonds privés d'autres investisseurs ou fonds communs de titrisation,
 - o Des prêts souscrits dans le cadre de plateformes digitalisées nationales et européennes comme Loanbox ou Capveriant. Ces plateformes mettent en relation les investisseurs institutionnels et les emprunteurs.
- **Après des investisseurs,**
 - o Les formules particulières des banques allemandes, fonds en provenance d'investisseurs institutionnels, distribués sous la forme de crédits « quasi obligataires »¹
 - o Les émissions obligataires « stand-alone » (émission unique hors programme EMTN).

Pour la stratégie de sécurisation de taux :

Elle consiste à avoir une gestion du taux indépendante de ses financements avec la mise en place d'une sécurisation ou de variabilisation par couverture de taux ou directement dans le cadre d'un contrat bancaire classique. Dans le cas d'une couverture de taux, le SMMAG décide de sa stratégie, du calendrier de mise en place et de son objectif de taux avec une mise en concurrence systématique des salles de marchés pour obtenir le meilleur taux.

Il est privilégié :

- **L'optimisation des frais financiers sur les emprunts existants en permettant de :**
 - o Procéder au réaménagement des emprunts dont le coût est élevé,
 - o Modifier les profils d'amortissement : lissage et/ou amortissement à la carte du stock de dette,
 - o Conserver la souplesse des tirages des emprunts revolving actuellement mobilisé sur index ESTR,
 - o Arbitrer entre les différents types d'indexations possibles (fixes, indexées, structurées),
 - o Rééquilibrer la structure de taux dans le temps,
- **La maîtrise des variations de frais financiers en les optimisant :**
 - o Gérer le taux d'intérêt de manière dissociée des contrats par des instruments de gestion du risque de taux encadrés, dans le respect des dispositions de la charte Gissler de la circulaire du 25 juin 2010 et du décret du 28 août 2014,
 - o Profiter des niveaux de taux longs lorsqu'ils sont bas pour poursuivre la stratégie de sécurisation de la dette : en utilisant les swaps simples dits vanille de manière privilégiée à taux fixe simple pouvant aller ou non sur la durée totale du tirage,
 - o Effectuer des repositionnements en taux monétaires d'emprunts actuellement en taux fixes en utilisant les instruments dérivés (stratégie de swap prêteur simple et de swap de pente capé) pour un retour à taux variable, suivi éventuellement d'une nouvelle opération de fixation afin de dégager des marges par rapport au taux initial,

¹ Crédit Schuldschein ou Schuldscheindarlehen et namensschuldverschreibung (nsv). Jusque dans les années 1980, l'état fédéral allemand se finançait majoritairement par des crédits de ce type. Ces financements ne sont pas pleinement négociables sur les marchés financiers, de sorte que les mouvements de paniques ou spéculatifs connus sur les marchés obligataires sont atténués.

- Maîtriser les taux variables en achetant éventuellement des couvertures (CAP, Tunnel...) en profitant des faibles niveaux des taux Euribor et d'une baisse graduelle de la volatilité,

2.2 Caractéristiques des instruments financiers retenus

En tout état de cause, les emprunts peuvent être à moyen ou long terme, d'une **durée maximale de 35 ans**, libellés en euro, avec une possibilité d'amortissement linéaire, libre, progressif ou d'un amortissement in fine dans le cadre d'une émission obligataire « Stand -Alone » (émission unique hors programme), à un taux d'intérêt fixe et/ou variable. Le SMMAG s'interdit les différés d'amortissement et/ou d'intérêts pour les emprunts bancaires.

Le SMMAG a clarifié les limites à son champ d'intervention en se fondant sur la charte de bonne conduite entre les établissements bancaires et les collectivités locales (charte Gissler).

Le SMMAG s'engage à respecter les dispositions de cette charte de bonne conduite, tant pour les nouveaux prêts ou les nouvelles opérations de marché que pour la renégociation d'anciennes positions, et notamment à refuser les produits exposant le syndicat à des risques trop importants :

- Référence à des indices relatifs aux matières premières, ainsi que tout instrument incluant des actions,
- Référence à des indices propriétaires des banques (VAR, BOSS...),
- Référence à la valeur relative de devises,
- Référence aux indices cotés hors zone OCDE.
- Refuser les produits comprenant des effets de structure cumulatifs,
- Refuser des produits assortis de coefficients multiplicateurs supérieurs à 2 (alors que la charte de bonne conduite prévoit des possibilités jusqu'à 5).

Depuis 2012, le SMMAG a limité et abaissé le coefficient multiplicateur des produits dont la structure est classifiée « E » dans la charte Gissler. Le coefficient a été abaissé à 2 contre 5 possible. Depuis 2012 aucune contractualisation d'emprunt ou d'opération de couverture de taux ne sont intervenues sur cette classification.

Les opérations de marché et les financements à long terme respectent les dispositions de la circulaire du 25 juin 2010 et du décret 2014-984 du 28 août 2014.

En conclusion, le SMMAG saisit les opportunités de marché avec une veille quotidienne. Afin d'optimiser les frais financiers acquittés, le recours aux instruments de marché (swaps) se fait systématiquement par une mise en concurrence entre différents établissements bancaires. Enfin les instruments financiers de gestion du risque de taux sont adoptés dans une gestion équilibrée de portefeuille.

2.3 Opérations de couverture de taux

Un swap ("échange") est un contrat établi entre le SMMAG et un organisme bancaire afin d'échanger un flux financier contre un autre flux, selon un échéancier fixé à l'avance. Il existe différents types de swaps : taux, devises, actions, matières premières, créances diverses. **Les produits de couverture de taux sont utilisés comme une « assurance » afin de se couvrir contre une hausse des frais financiers.**

Le SMMAG est classifiée dans le cadre de la directive européenne 2004/39/CE concernant les marchés d'instruments financiers (MIF) client non professionnel et bénéficie à ce titre de l'information la plus complète de la part des salles de marchés lors des consultations de couverture de taux.

Les contrats relatifs aux opérations de marché susceptibles d'être réalisées au cours de l'exercice 2023 peuvent porter au maximum sur l'encours de la dette existant à la date de l'opération (= encours actuel ou encours renégocié) et sur les emprunts nouveaux qui sont contractés durant l'année 2023 et/ou mobilisés sur les emprunts des exercices précédents disposant encore d'une capacité de mobilisation (restes à réaliser et/ou OCLT).

Le détail des contrats concernés existant au 1^{er} janvier 2023 est joint en annexes 1V-1 à 1V-5 pour l'ensemble des budgets du SMMAG.

Les opérations de marché ne peuvent en tout état de cause **jamais dépasser la durée résiduelle de l'encours** sous-jacent.

En l'état de l'encours, sans que cette liste soit limitative, il s'agit des emprunts sur index couramment utilisés sur les marchés financiers et pouvant être remplacés dans le cadre du Règlement Européen Benchmark (BMR) adopté en 2016.

2.4 La gestion de la trésorerie

Le SMMAG utilise et propose de reconduire pour 2023 les trois outils à sa disposition :

- Le **programme de titres négociables à court terme** de 100 millions d'euros.

Ce programme a été noté en 2023 par l'agence de notation Moody's, il bénéficie de la note de P-1 (meilleure note court terme dans l'échelle de notation de l'agence).

Les intérêts de trésorerie appliqués aux titres négociables à court terme sur 2022 sont facturés à taux négatifs et se situent entre -0,545 % et -0,50 %.

- La capacité maximum des **contrats de ligne de trésorerie** et les conditions financières sont ajustées en fonction du planning prévisionnel des dépenses. Les taux appliqués sont maintenant positifs depuis les décisions de hausse de taux de la Banque Centrale Européenne sur le 2^{ème} semestre 2022. Dans le cadre des contrats de ligne de trésorerie classiques les marges des contrats sont actuellement comprises entre 0,20 % et 0,61 %, soit des taux compris entre 0,20 % et 2,33 %.
- Les crédits revolving CLTR et OCLT restant en portefeuille et pouvant être utilisés comme une ligne de trésorerie.

Pour faire face aux besoins de trésorerie, l'utilisation des titres négociables à court terme continue d'être privilégiée tant que les taux proposés restent favorables.

3. Organisation administrative et institutionnelle

La relation entre le SMMAG et les établissements retenus est matérialisée par :

- La signature d'une convention cadre qui définit les procédures de fonctionnement entre les parties et rappelle les textes réglementaires en vigueur (contrats de la Fédération bancaire française – FBF),
- Et/ou tout document proposé en application de la directive européenne 2004/39/CE transposée en France par l'ordonnance 2007-544 concernant les marchés d'instruments financiers (MIF), entrée en vigueur le 1^{er} novembre 2007, destiné à formaliser notre accord sur leur politique d'exécution des ordres donnés,
- Et/ou tout document proposé par nos partenaires (banques, organismes financiers, salles de marchés...) en application de la directive MIF 2 entrée en application le 03 janvier 2018,
- Et/ou tout document proposé en application de la réglementation EMIR (Règlement UE n°648/2012 sur les produits dérivés de gré à gré, les contreparties centrales et les référentiels centraux, complété par le règlement délégué UE n°14/2013 relatif au processus de gestion des instruments dérivés et notamment la mise en place de procédures de réconciliation) telle que complétée et modifiée depuis

Organisation interne :

La gestion active de la dette et de la trésorerie suppose une veille quotidienne afin de pouvoir réagir à la volatilité des marchés financiers et d'utiliser de façon opportune les produits proposés par les prêteurs.

L'organisation mise en œuvre par le SMMAG a pour objectif une forte réactivité de décision.

Les opérations de marché à mettre en place, ainsi que les encours sur lesquels elles peuvent être adossées, sont présentées à la direction générale du SMMAG avec un objectif de taux pour validation. Ensuite, une décision est signée par le Président et un cahier des charges techniques est envoyé à plusieurs salles de marché (au moins 2), avec une date et une heure de réponse précise pour le retour de la cotation proposée. Si les cotations correspondent aux objectifs de taux du SMMAG, les deux meilleures propositions font l'objet de négociations par téléphone et la plus intéressante financièrement est alors retenue. La confirmation fait l'objet d'une signature par le Président. Le contrat de confirmation est adressé en Préfecture au titre du contrôle de légalité.

Concernant les financements long terme, le cahier des charges à respecter (montants, durée, mode d'amortissement, mode de construction du taux, taux plafond...) est défini par la présente délibération. La procédure de mise en œuvre et de validation est identique aux opérations de marchés.

Organisation institutionnelle :

Le Président doit donc être autorisé à signer les documents nécessaires à la mise en place de ces financements et opérations de marché.

4. Information des élus

Le détail des opérations nouvelles réalisées au cours de l'année précédente est présenté chaque année dans la délibération de gestion active de la dette.

Le bilan financier des opérations réalisées est présenté chaque année en annexe du Compte Administratif ainsi qu'en annexe du Budget Primitif.

Conformément aux engagements de la charte Gissler, le SMMAG fournit, au moment du vote du budget primitif et du compte administratif une présentation détaillée du stock de dette qui rappelle également les encours des produits structurés, la nature des indices sous-jacents et une analyse des risques liés à ces produits. La dette du SMMAG fait notamment l'objet de graphiques présentés selon la typologie définie dans la charte Gissler (graphique joint en annexe V).

Par ailleurs, chaque opération de marché traitée au cours de l'année 2023 fait l'objet d'une information en Commission Ressources et au Comité syndical du SMMAG à sa plus proche séance.

5. Bilan des opérations réalisées

La stratégie de suramortissement en capital jusqu'en 2025, date de fin du protocole entre le département de l'Isère, Grenoble Alpes Métropole et le SMMAG, a été appliquée en 2022 sur :

- L'emprunt de 10 M€ négocié en mai 2022 et mobilisé le 01 décembre 2022
- L'emprunt ex Crédit-Bail transféré dans le stock de dette en 2019.

5.1 Gestion 2022 des contrats d'emprunts.

Remboursements et tirages infra-annuels :

Le SMMAG bénéficie encore d'emprunts crédits revolving (CLTR) sur le budget annexe Mobilités Urbaines (14,6 M€). Un crédit revolving est un emprunt à long terme pouvant fonctionner, sauf en fin d'année comme une ligne de trésorerie.

En 2022, du fait des taux d'intérêt de nouveau positifs sur le 2^{ème} semestre et d'un solde au Trésor positif, les lignes sur index ESTR² de ces contrats ont donné lieu à des remboursements temporaires pour 1,77 M€ et 12,78 M€.

Les amortissements de 2022 sur les tirages ESTR s'élèvent à 1,437 M€.

Mobilisations d'emprunts nouveaux en 2022 :

Aucun nouvel emprunt n'est intervenu sur le budget principal et sur le budget annexe des Mobilités Actives.

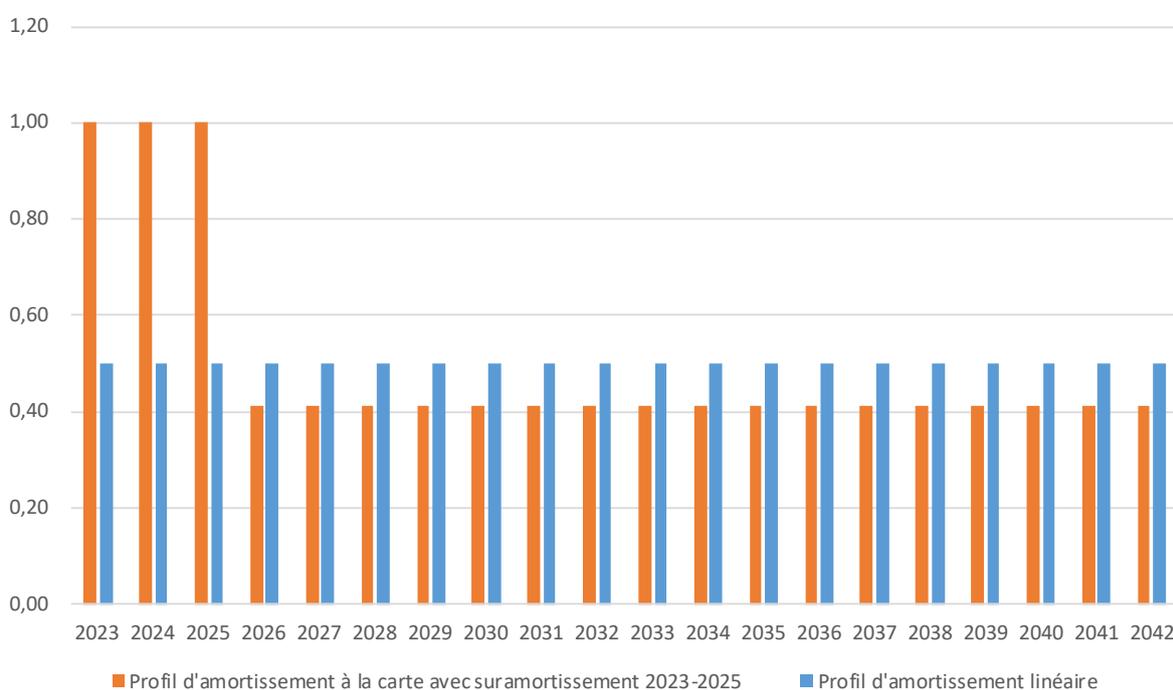
Sur le budget annexe des Mobilités Urbaines, un emprunt d'un montant de 10 M€ a été contractualisé et mobilisé le 1^{er} décembre, cet emprunt est sur une **durée de 20 ans à taux fixe de 1,53 %**.

Reprofilage de l'amortissement et arbitrage de taux

Concernant l'emprunt de 10 M€ de 2022, le suramortissement sur la période 2023-2025 est de 1,5 M€ par rapport à un amortissement linéaire classique.

² L'€STR est un taux au jour le jour calculé par la Banque Européenne

Extinction de la dette de l'emprunt 2022 de 10 M€
 Profil d'amortissement linéaire classique et profil à la carte avec
 suramortissement sur la période 2023-2025 (en M€)



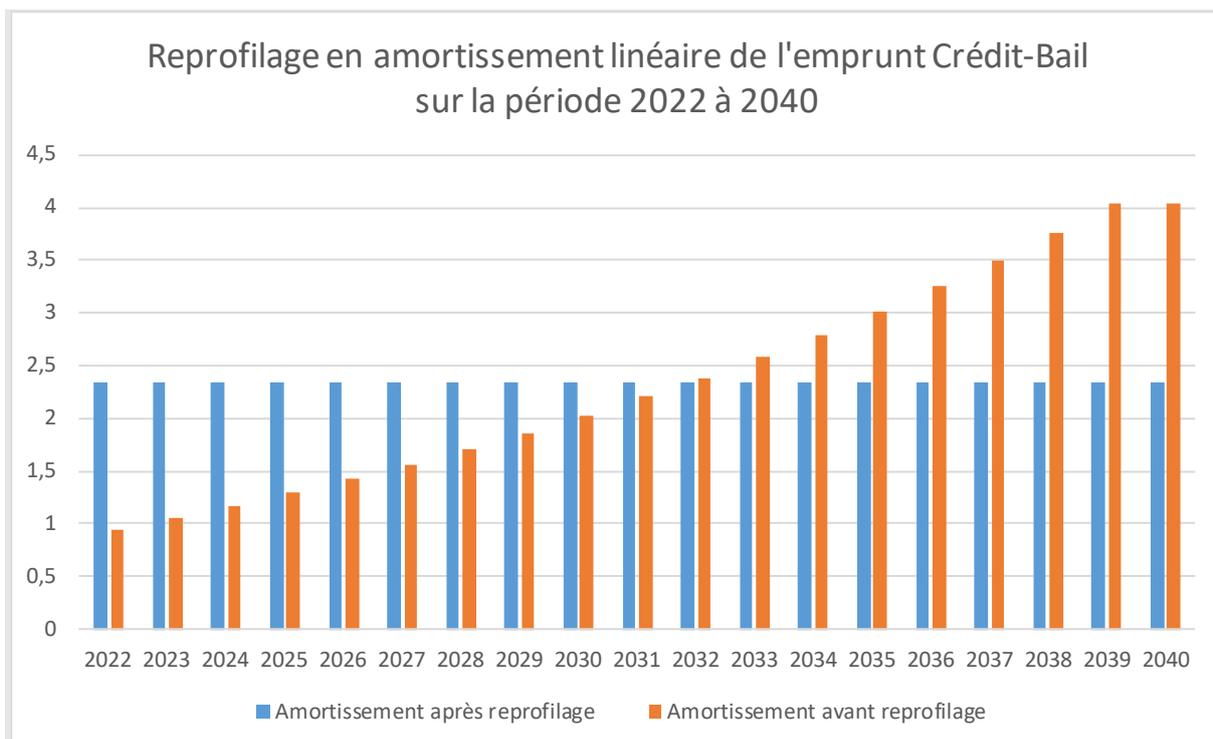
La couverture n°89 adossée à l'emprunt ex crédit-bail a donné lieu à une modification du taux. Le SMTC a contractualisé, en 2008, un crédit-bail fiscal sous la forme d'un marché portant sur le financement de 15 rames de tramway de type Citadis sur une durée de 32 ans. En 2019, il a été décidé de résilier ce marché et de réintégrer l'emprunt correspondant de 46,2 M€ dans la dette propre du SMMAG.

Le remboursement du crédit-bail a été calculé selon un profil d'amortissement progressif spécifique permettant une bonification fiscale rétrocedée en partie lors de la signature du contrat. Ce profil a été repris à l'identique sur l'emprunt remplaçant le crédit-bail. Depuis 2020, il était étudié un possible réaménagement du profil d'amortissement de l'emprunt et du swap adossé.

Avec la remontée des taux longs constatée en 2022, cet ajustement de l'amortissement est devenu financièrement pertinent. Les profils d'amortissement de l'emprunt et de la couverture ont été modifiés en linéaire. Le remboursement de l'emprunt est plus rapide et réduit mécaniquement les frais financiers, le taux de la couverture est ainsi passé de 3,38 % à 3,57 %. **Compte tenu du remboursement du capital en linéaire, l'estimation des frais financiers est globalement inférieure de 3,04 M€ sur la durée résiduelle (2040).**

L'application d'un amortissement linéaire par rapport à l'amortissement initial de l'emprunt permet dès 2022 de passer d'un amortissement de 0,94 M€ à 2,35 M€ (+1,4 M€), sur la période 2022-2025 le montant du suramortissement est de 4,95 M€.

Le graphique suivant illustre l'impact sur l'extinction de la dette du suramortissement sur la période 2023-2025 de l'emprunt de 10 M€ contractualisé en 2022 et du reprofilage de l'emprunt crédit-bail à compter de 2022.



Aucun autre arbitrage de taux n'est intervenu sur l'année 2022.

Remboursement anticipé et renégociation d'emprunt

Dans le cadre de la construction de la ligne C de tramway, le SMTC a contractualisé de nombreux emprunts sur la période 2005 – 2007 dont un emprunt de 30 M€ auprès de la banque germano-irlandaise DEPFA Bank devenue par la suite FMS WM.

Durant l'année 2022 FMS WM souhaitant se désengager des deux encours du SMMAG, la banque a proposé un remboursement anticipé des encours sans indemnité avec une remise appliquée sur le capital restant. Le tableau ci-dessous détail les conditions des deux remboursements.

Réf SMMAG	Ref FMS WM	Capital restant dû au 01/12/2022	Date de maturité	Taux d'intérêt	Remise sur remboursement anticipé	Montant remboursement anticipé réel	Montant de la remise accordée sur le capital
24003	865962AI	5 500 000,00	01/09/2036	Euribor 3 mois + 0,05 %	10% du capital restant dû	4 950 000,00	550 000,00
24002	865968AI	10 857 142,88	02/01/2037	Euribor 3 mois + 0,05 %	10,66% du capital restant dû	9 700 000,00	1 157 142,88
						Total remise	1 707 142,88

Le SMMAG a décidé le remboursement total du prêt n°24002 pour un montant de 4,95 M€ et le refinancement du prêt n°24003 pour un montant de 9,7 M€. Cette stratégie permet :

- Un **gain financier de 1,7 M€** correspondant à la remise opérée par la banque sur 10 % de l'encours,
- Un désendettement sur l'année 2022 de **6,66 M€**,
- Le non-paiement des frais financiers estimés avec les taux futurs au 18 octobre 2022 à **1,3 M€** sur la durée restant de l'emprunt n° 24003,
- Le refinancement de l'emprunt 24002 avec un surcoût de frais financiers estimé à 90 k€.

Le SMMAG a consulté plusieurs banques pour le refinancement du prêt n°24002 pour un encours de 9,7 M€, La Banque Postale a proposé la meilleure offre sur l'index Euribor trois mois plus une marge de 0,54 %. La maturité de l'emprunt de refinancement est identique à l'emprunt initial (janvier 2037).

5.1 Gestion 2022 à court terme

Titres négociables à court terme NEU CP (Négotiable EUROpean Commercial Paper)

Le programme de titres négociables à court terme vient compléter les outils mis à disposition du SMMAG que sont les lignes de trésorerie et les Crédits Revolving.

Le SMMAG a continué de bénéficier de produits financiers pour chacune des émissions de titres négociables à court terme jusqu'en juillet 2022 compte tenu des taux négatifs obtenus auprès des investisseurs.

Vingt-et-une émissions ont été effectuées sur l'année 2022 pour un montant cumulé de 245 M€. Sur ce montant 98 858 € de produits financiers ont été versés par les investisseurs, en tenant compte des commissions de l'agent financiers les encaissements nets sont de 95 708 €.

Le tableau suivant présente un récapitulatif des émissions de 2022

N° EMISSION	MONTANT en M€	DATE DEBUT	DATE FIN	DUREE EN JOURS	TAUX	ESTIMATION EN € DES ECONOMIES SUR FRAIS FINANCIERS OU DEPUIS 2015 MONTANT NET ENCAISSE (taux négatifs)	MOYENNE DU TAUX €STR SUR PERIODE	TAUX : EQUIVALENT MARGE SUR L'€STR	MONTANT INTERETS NEU CP VERSES (-) OU PAYES EN EUROS
1	10	11/01/2022	08/02/2022	28	-0,5300%	-3 974	-0,5980%	0,068%	-4 124
2	10	11/01/2022	08/02/2022	28	-0,5300%	-3 974	-0,5980%	0,068%	-4 124
3	15	18/01/2022	15/02/2022	28	-0,5300%	-6 036	-0,5976%	0,068%	-6 186
4	10	08/02/2022	08/03/2022	28	-0,5300%	-3 974	-0,5973%	0,067%	-4 124
5	10	08/02/2022	08/03/2022	28	-0,5300%	-3 974	-0,5973%	0,067%	-4 124
6	15	15/02/2022	15/03/2022	28	-0,5300%	-6 036	-0,5973%	0,067%	-6 186
7	10	08/03/2022	05/04/2022	28	-0,5000%	-3 740	-0,6003%	0,100%	-3 890
8	10	08/03/2022	05/04/2022	28	-0,5000%	-3 740	-0,6003%	0,100%	-3 890
9	15	15/03/2022	12/04/2022	28	-0,5000%	-5 686	-0,6017%	0,102%	-5 836
10	10	05/04/2022	10/05/2022	35	-0,5000%	-4 713	-0,6008%	0,101%	-4 863
11	10	05/04/2022	10/05/2022	35	-0,5000%	-4 713	-0,6008%	0,101%	-4 863
12	15	12/04/2022	17/05/2022	35	-0,5000%	-7 145	-0,6009%	0,101%	-7 295
13	10	10/05/2022	14/06/2022	35	-0,5000%	-4 713	-0,6013%	0,101%	-4 863
14	10	10/05/2022	14/06/2022	35	-0,5000%	-4 713	-0,6013%	0,101%	-4 863
15	15	17/05/2022	21/06/2022	35	-0,5000%	-7 145	-0,6008%	0,101%	-7 295
16	6	14/06/2022	05/07/2022	21	-0,4700%	-1 495	-0,6083%	0,138%	-1 645
17	14	14/06/2022	05/07/2022	21	-0,4700%	-3 689	-0,6083%	0,138%	-3 839
18	15	21/06/2022	12/07/2022	21	-0,4700%	-3 964	-0,6078%	0,138%	-4 114
19	6	05/07/2022	20/09/2022	77	-0,2000%	-2 418	-0,1601%	-0,040%	-2 568
20	14	05/07/2022	20/09/2022	77	-0,2000%	-5 841	-0,1601%	-0,040%	-5 991
21	15	12/07/2022	27/09/2022	77	-0,1300%	-4 022	-0,0473%	-0,083%	-4 172
	245					-95 708			-98 858

Le bilan des titres émis depuis 2012, joint en annexe, démontre bien l'intérêt financier de ces opérations. Depuis la mise en place du programme, les économies de frais financiers cumulées sont estimées à 1,4 M€.

Lignes de trésorerie :

En 2022, les lignes de trésorerie ont été utilisées en fin d'année à compter du mois d'octobre et pour un faible volume cumulé de 10,73 M€. L'utilisation du programme de titre négociable à court terme NEU CP a été privilégiée durant l'année au maximum des capacités du montant total des lignes de trésorerie (35 M€).

Le tableau suivant récapitule les contrats de ligne de trésorerie actifs durant l'année 2022 et leurs utilisations :

Banques	Montant	Date début	Date fin	Index monétaires / taux fixe	Marge sur index	Montant tirage cumulé	Montant remboursé cumulé	Intérêts cumulés
Caisse d'Epargne	15 000 000	19/07/2021	18/07/2022	€STR (*) et Taux Fixe 0,20%	0,20%	0	0	0
Caisse d'Epargne	10 000 000	12/11/2021	11/11/2022	€STR (*) et Taux Fixe 0,25%	0,25%	0	0	0
Société Générale	10 000 000	19/11/2021	16/11/2022	Euribor 1 mois moyenné	0,40%	0	0	0
Caisse d'Epargne	15 000 000	18/07/2022	17/07/2023	€STR (*) et Taux Fixe 0,20%	0,20%	10 725 000	10 725 000	11
Société Générale	10 000 000	16/11/2022	16/11/2023	Euribor 1 mois moyenné	0,40%	0	0	0
ARKEA	10 000 000	23/12/2022	13/12/2023	Euribor 3 mois moyenné	0,61%	0	0	0
						10 725 000	10 725 000	11

Contrat de crédit revolving :

Les taux ont été négatifs de 2015 à juillet 2022, les crédits revolving disponibles sur cette période n'ont pas été utilisés comme ligne de trésorerie compte tenu des commissions de non utilisation facturées lors des remboursements. A la suite des hausses de taux de la Banque Centrale Européenne, l'utilisation de cet outil redevient attractive dans le cadre de la gestion de la trésorerie. Le SMMAG a procédé aux remboursements de deux tirages durant 59 jours, les économies de frais financiers sont estimées à 28 579 €.

Le SMMAG étudiera et procédera sur l'année 2023 lorsque que cela sera possible à des remboursements temporaires sur ses crédits revolving afin de réduire les frais financiers.

5.2 Bilan des opérations de marchés :

Les opérations de couvertures de taux conclues depuis 2006, et qui ont eu une incidence sur l'exercice 2022, sont jointes en annexe I.

Aucune nouvelle opération de couverture de taux n'a été effectuée sur l'année 2022.

6. Caractéristique de l'encours

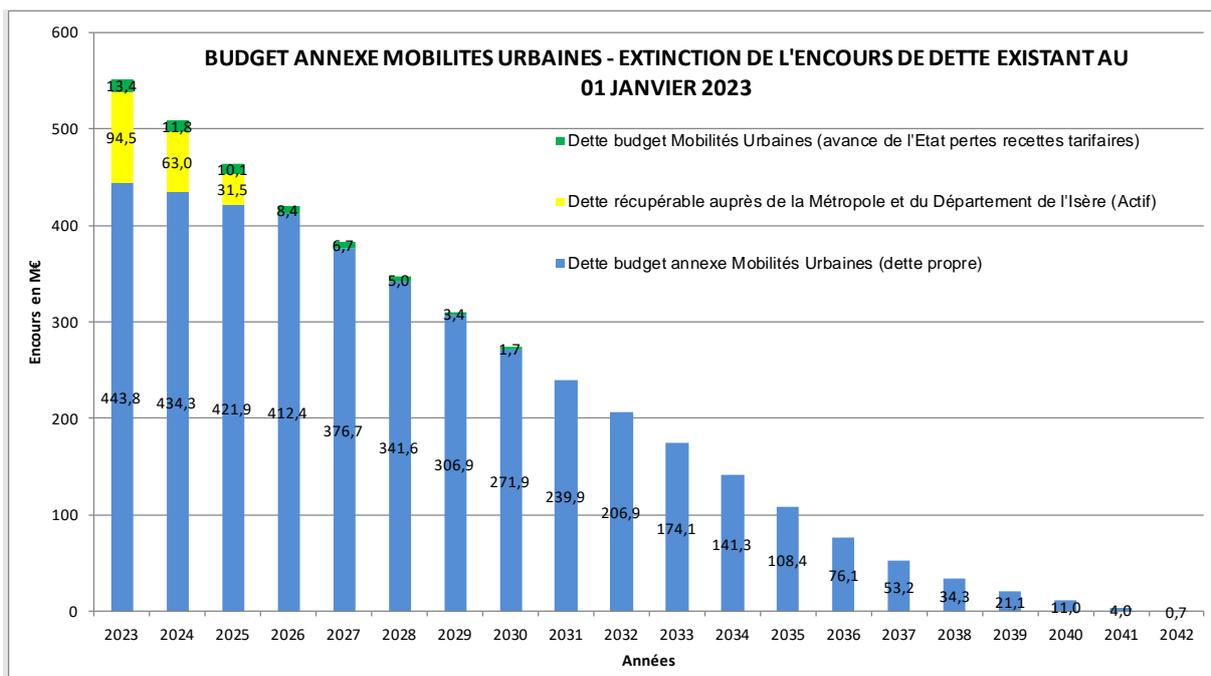
Compte tenu de l'emprunt de 10 M€ mobilisé en 2022 et des remboursements anticipés effectués sur les emprunts de FMS WM, l'encours global du SMMAG s'élève au 1^{er} janvier 2023 à 563,5 M€ contre 602,9 M€ au 1^{er} janvier 2022.

Le budget principal n'a pas de dette propre. Seules sont comptabilisées les avances remboursables pour un montant de 9,45 M€, accordée pour les pertes de produits du Versement Mobilité conformément aux dispositions du décret n°2020-1713 du 28 décembre 2020 correspondant à l'application de l'article 10 de la loi n°2020-1473 du 30 novembre 2020 de finances rectificative pour 2020 (LFR4).

L'avance remboursable versée en 2020 de 1,48 M€ est affectée à hauteur de 1 330 437 € pour le territoire de la Métropole et de 146 186 € pour le territoire du Grésivaudan.

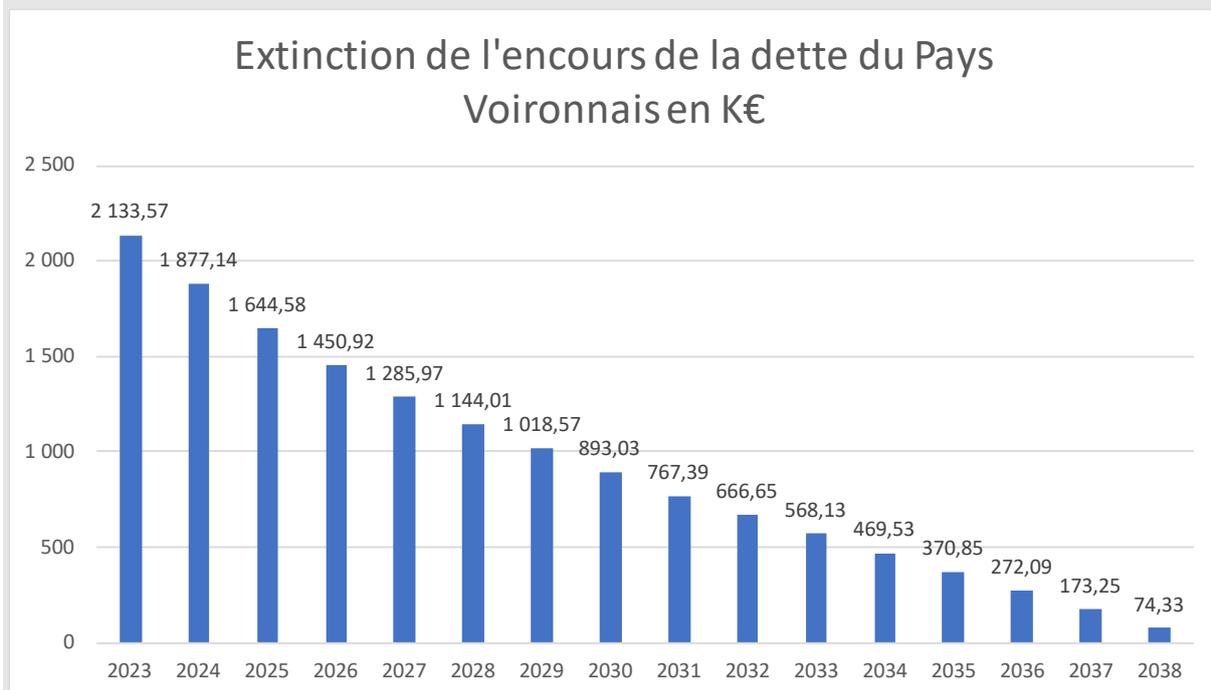
Le stock de dette du budget annexe Mobilités Urbaines s'élève au 1^{er} janvier 2023 à 551,8 M€ contre 590,9 M€ au 1^{er} janvier 2022 soit un désendettement de 39,1 M€.

La dette récupérable auprès de la Métropole et du département de l'Isère dans le cadre du remboursement de l'actif du SMMAG représente un montant de 94,5 M€. L'avance de l'Etat versée en 2021 concernant les recettes tarifaires non perçues est d'un montant de 13,4 M€. La dette propre du SMMAG est donc de 443,8 M€, cette dette ne concerne que le territoire de la Métropole.



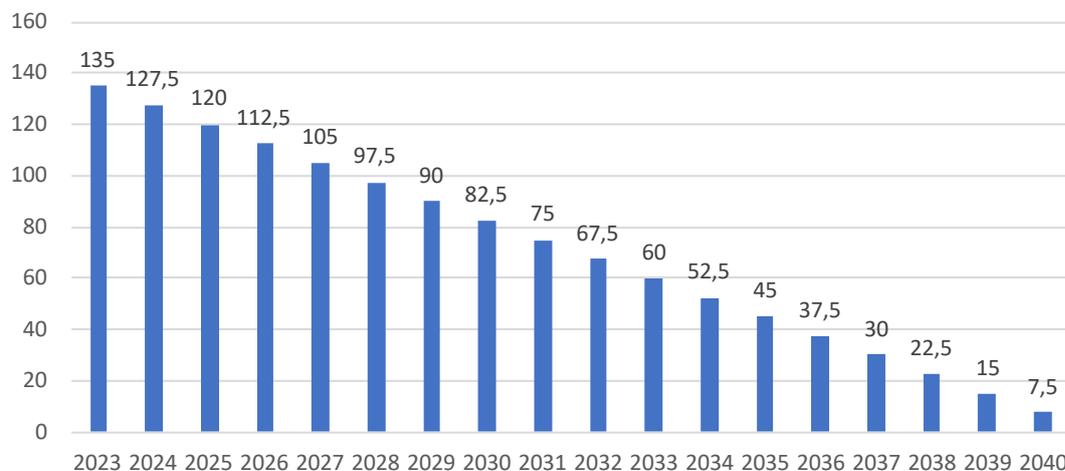
Aucun emprunt n'a été mobilisé en 2022 sur le budget annexe Mobilités Actives, l'encours de la dette au 1^{er} janvier 2023 est de 2,27 M€ contre 2,54 M€ au 1^{er} janvier 2022 soit un désendettement de 0,27 M€.

L'encours de la dette au 1^{er} janvier 2023 du budget annexe Mobilités Actives comprend 2,13 M€ pour le Pays Voironnais au taux fixe de 1,49 %.



L'encours de la dette au 1^{er} janvier 2023 du budget annexe Mobilités Actives comprend 135 k€ pour le Grésivaudan au taux fixe de 0,20 %.

Extinction de l'encours de la dette de la Commaunauté de Communes le Grésivaudan en K€



Le pourcentage de répartition de l'encours au 1^{er} janvier 2023 couvertures incluses est détaillé dans le tableau suivant :

Pourcentage de répartition de l'encours par type de taux au 01 janvier 2023 couvertures incluses						
Budgets	Territoires	Encours en M€	Taux fixes	Taux monétaires	Taux obligataires	Taux monétaires plafonnés
Budget principal	Métropole	9,31	100,00%			
	Grésivaudan	0,15	100,00%			
Budget annexe Mobilités Urbaines	Métropole	551,76	62,86%	36,57%	0,00%	0,57%
Budget annexe Mobilités Partagées	Pays Voironnais	2,13	100,00%			
	Grésivaudan	0,14	100,00%			
		563,48				

Hors couverture, la répartition est la suivante :

Pourcentage de répartition de l'encours par type de taux au 01 janvier 2023 hors couvertures						
Budgets	Territoires	Encours en M€	Taux fixes	Taux monétaires	Taux obligataires	Taux monétaires plafonnés
Budget principal	Métropole	9,31	100,00%			
	Grésivaudan	0,15	100,00%			
Budget annexe Mobilités Urbaines	Métropole	551,76	21,24%	78,76%	0,00%	0,00%
Budget annexe Mobilités Partagées	Pays Voironnais	2,13	100,00%			
	Grésivaudan	0,14	100,00%			
		563,48				

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
Vu la circulaire du 25 juin 2010 ;
Vu le décret n°2014-984 du 28 août 2014 ;

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 02 mars 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Prend acte du bilan des opérations engagées les années précédentes et qui ont eu une incidence budgétaire en 2022,
- Autorise le Président à mettre en œuvre pour 2023 la stratégie et les actions proposées aux paragraphes 2.1,
- Décide d'utiliser, dans le cadre circonscrit de l'exercice 2023, des instruments de gestion du risque de taux dans les conditions ci-dessus décrites,
- Autorise le Président à recourir au cours de l'exercice 2023, à l'utilisation des instruments financiers de gestion du risque de taux tels que définis par la circulaire NOR/IOCB1015077C du 25 juin 2010 et du décret n°2014-984 du 28 août 2014, notamment :
 - o Contrats d'échange de taux d'intérêts (SWAP),
 - o Contrats d'accord de taux futurs (FRA),
 - o Contrats de terme contre terme (FORWARD/FORWARD),
 - o Contrat de garantie de taux plafond (CAP),
 - o Contrat de garantie de taux plancher (FLOOR),
 - o Contrat de garantie de taux plafond et taux plancher (COLLAR ou TUNNEL),
 - o Contrat d'option sur taux d'intérêts,
 - o Et/ou toutes autres opérations de marché (opérations de marché dérivées, opérations structurées), dans la limite des dispositions de la charte de bonne conduite entre les établissements bancaires et les collectivités locales (charte Gissler) et de la circulaire NOR/IOCB1015077C du 25 juin 2010 et du décret n°2014-984 du 28 août 2014,
- Autorise le Président à rechercher d'autres établissements que ceux déjà sélectionnés et à signer avec eux les contrats - cadre FBF correspondants, ainsi que tout document à intervenir avec les partenaires du SMMAG destiné à formaliser la mise en place de la nouvelle directive MIF 2 et notamment l'accord sur leur politique d'exécution des ordres que le SMMAG est amenée à leur donner en matière d'instruments financiers, ainsi que tout document à intervenir destiné à l'application de la nouvelle réglementation EMIR,
- Autorise le Président à passer des ordres auprès du ou des établissements financiers sélectionnés après la mise en concurrence d'au moins deux d'entre eux,
- Autorise le Président à signer les contrats d'opérations de marché à intervenir correspondants,
- Autorise le Président à signer avec les contreparties les contrats, conventions et documents nécessaires à la mise en place de la signature électronique et de la dématérialisation des confirmations des instruments financiers de gestion du risque de taux,
- Autorise le Président à résilier ou modifier, avec ou sans indemnités, des opérations utilisant des instruments financiers déjà conclues, et à signer l'ordre de résiliation et/ou le nouveau contrat de substitution correspondants,
- Confirme la possibilité pour 2023 de recourir à des formules de financements à long terme élargies, notamment sur fonds privés, en respectant les dispositions de la circulaire NOR/IOCB1015077C du 25 juin 2010 et les limites définies aux paragraphes 2.2 à 2.4 de la présente délibération,
- Donne délégation au Président, en application des dispositions de l'article L.5211-10 du Code général des collectivités territoriales, pour contracter au cours de l'exercice 2023 les produits nécessaires à la couverture du besoin de financement des investissements dans la limite du montant voté au Budget, en passant à cet effet les actes nécessaires, et pour lancer une ou plusieurs émissions obligataires « Stand -Alone » (émission unique hors programme) avec ou sans cotation, ou un emprunt de type « NSV » (Namensschuldverschreibung et Schuldschein.), ou encore des emprunts co-financés par un ou des investisseurs et un établissement bancaire, ou des prêts souscrits dans le cadre de plateformes digitale de financement nationales et européennes permettant une mise en relation avec les investisseurs institutionnels.
- Autorise le Président à réaliser les emprunts visés ci-dessus, en fonction des opportunités offertes par les marchés financiers et à hauteur des montants inscrits au budget, sachant que les emprunts peuvent être :
 - o À moyen ou long terme et en tout état de cause d'une durée maximale de 35 ans,
 - o Libellés en euro,
 - o Avec une possibilité d'amortissement linéaire, progressif, libre,
 - o À un taux d'intérêt fixe et/ou variables. Les index de référence des contrats d'emprunts à taux révisable pourront être l'ESTR, le TMO, le TME, l'Euribor, le CMS,

le livret A ou tout autre taux parmi ceux couramment utilisés sur les marchés concernés.

- Autorise le Président :

- o À procéder à la renégociation et/ou au remboursement anticipé des emprunts conclus sur le fondement de la présente délibération, et de contracter éventuellement tout contrat de prêt de substitution,
- o À réaliser les opérations financières utiles à la gestion active de ces emprunts, y compris en recourant à des opérations de couverture des risques de taux, de type swaps et options,
- o Dans les limites fixées par la présente délibération, à diligenter toutes les procédures, à exécuter toutes les opérations, et à signer l'ensemble de la documentation juridique et financière ainsi que les actes nécessaires aux émissions obligataires « stand-alone » (émission unique hors programme), notamment les contrats de mandat, les contrats de souscriptions, les contrats de services financiers, notices, etc..., et au suivi des obligations (en particulier conventions d'animation de marché, etc...),
- o À régler les commissions de placement ou autres frais dus dans ce cadre ainsi que les commissions ou primes dues aux établissements financiers pour des opérations de swap, CAP ou options, dans les limites des crédits inscrits au chapitre 66 des budgets, ainsi que les honoraires dus à des avocats pour le montage juridique de certains dossiers de financements complexes,

Le SMMAG s'engage à respecter les dispositions de la charte de bonne conduite entre les établissements bancaires et les collectivités locales (charte Gissler), tant pour les nouveaux prêts ou les nouvelles opérations de marché que pour la renégociation d'anciennes positions, et notamment à :

- Refuser les produits exposant le syndicat à des risques trop importants :

- o Référence à des indices relatifs aux matières premières, ainsi que tout instrument incluant des actions,
- o Référence à des indices propriétaires des banques (VAR, BOSS...),
- o Référence à la valeur relative de devises,
- o Référence aux indices cotés hors zone OCDE.

- Refuser les produits comprenant des effets de structure cumulatifs,
- Refuser des produits assortis de coefficients multiplicateurs supérieurs à 2,
- Etudier les opportunités de marché avec une veille quotidienne,
- Optimiser les frais financiers acquittés,
- Recourir aux instruments de marché (swaps) systématiquement par une mise en concurrence entre différents établissements bancaires,
- Gérer les instruments financiers de gestion du risque de taux dans une gestion équilibrée de portefeuille

27 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 16 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Délibération n° 13 - Compétences obligatoires - Liste des associations et fondations exonérées de versement mobilité à compter du 1er avril 2023

2DL220166

Monsieur le Président Sylvain Laval: Enfin, Monsieur le Vice-Président, la liste des associations et fondations exonérées de versement mobilité à compter du premier avril 2023.

02:37:56

Bruno Cattin: Oui, là c'est un point qu'on a voulu faire sur l'exonération de certaines associations au titre du versement mobilité. Vous trouverez la liste en annexe. On a décidé de supprimer, à compter du premier avril 2023, l'exonération de versement mobilité au profit des 47 établissements qui ne disposent pas de reconnaissance d'utilité publique. Je vous rappelle que cette reconnaissance d'utilité publique est indispensable pour bénéficier d'une exonération. Quarante-sept établissements ou associations se verront retirer cette exonération de versement mobilité. On a, en contrepartie, accordé l'exonération de versement mobilité à plusieurs établissements, notamment trois de la Fondation

Boissel qui est sur le territoire du SMMAG et puis de l'établissement siège de l'association Ozanam. On convient de fixer le principe d'un examen annuel de la situation des établissements déjà exonérés ou sollicitant l'exonération. Le comité syndical ne devra délibérer qu'en cas de nouvelle demande, puisque j'ai oublié de préciser également qu'on a maintenu l'exonération de versement mobilité au profit de 38 autres associations.

02:39:24

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Est-ce que cela appelle des observations ? Je vous propose de mettre aux voix cette délibération. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? C'est adopté. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

L'article L.2333-64 du Code général des collectivités territoriales (CGCT) pose 3 conditions cumulatives au bénéfice de l'exonération du versement mobilité (VM) d'une association ou d'une fondation. Elle doit être reconnue d'utilité publique et son activité doit être à but non lucratif et à caractère social.

Ces conditions ont été précisées par la jurisprudence.

- La reconnaissance d'utilité publique d'une association ou fondation est établie par décret en Conseil d'Etat, étant précisé qu'une congrégation, qui est une forme d'association, est assimilée à une association reconnue d'utilité publique lorsqu'elle est légalement déclarée. Les établissements secondaires bénéficient de plein droit de la reconnaissance d'utilité publique accordée à l'association-mère. A l'inverse, l'affiliation d'une association à un organisme reconnu d'utilité publique ne lui confère pas cette qualité.

- L'appréciation du caractère non lucratif de l'activité s'appuie sur les critères d'identification des organismes à but non lucratif utilisés par l'administration fiscale, portant notamment sur la gestion désintéressée, la non-concurrence au secteur commercial ainsi que sur l'utilité sociale et les conditions d'accès au service proposé.

- La condition liée au caractère social de l'activité s'apprécie, non pas au regard de la nature intrinsèque de l'activité, mais de ses modalités d'exercice (provenance des financements, participation des bénévoles, tarif des prestations et spécificité du public visé).

Le pouvoir d'attribution et de contrôle de l'exonération est confié à l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), ce qui sous-entend qu'elle n'est pas de droit mais conditionnée à une décision expresse.

86 établissements du ressort territorial du SMMAG bénéficient d'une exonération de versement mobilité, souvent de longue date, sans que leur situation ait fait l'objet d'un réexamen au regard des conditions posées par la loi, alors qu'il appartient au syndicat d'établir et d'actualiser la liste des fondations et associations exonérées.

Ce travail, visant à apprécier, pour chacun des 86 établissements, si les conditions d'exonération sont toujours remplies, a été initié en 2021 et vient d'être finalisé.

Il ressort que :

- 1 établissement (UFCV 38) a définitivement fermé ;

- 47 établissements ne disposent pas de la reconnaissance d'utilité publique, étant considéré, qu'aux termes d'une jurisprudence désormais bien établie, leur affiliation à une association reconnue d'utilité publique ne leur confère pas cette qualité ;

- Les 38 établissements restants ont apporté la preuve du caractère non lucratif et social de leur activité.

En parallèle, le SMMAG a été destinataire de deux nouvelles demandes d'exonération, l'une émanant de la fondation Georges Boissel, pour les 3 établissements du ressort territorial du syndicat, et l'autre de l'association Ozanam, pour l'établissement-siège situé à Vaulnaveys-le-Bas.

La reconnaissance d'utilité publique de la fondation Georges Boissel et de l'association Ozanam ainsi que le caractère non lucratif et social de l'activité des 4 établissements ont pu être établis grâce aux documents transmis à l'appui des demandes.

Il convient de préciser que l'association Ozanam, reconnue d'utilité publique depuis 1972 et le Relais Ozanam, qui ne bénéficie pas de cette reconnaissance, sont deux entités différentes.

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 02 mars 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide de supprimer, à compter du 1^{er} avril 2023, l'exonération de versement mobilité au profit des 47 établissements figurant en annexe 1, qui ne disposent pas de la reconnaissance d'utilité publique ;
- Maintient l'exonération de versement mobilité au profit des 38 autres établissements figurant en annexe 2, qui répondent aux conditions d'exonération fixées par le CGCT ;
- Accorde l'exonération de versement mobilité aux 3 établissements de la fondation Boissel du ressort territorial du SMMAG et à l'établissement-siège de l'association Ozanam détaillés en annexe 3 ;
- Fixe le principe d'un examen annuel de la situation des établissements déjà exonérés ou sollicitant l'exonération, le Comité syndical devant délibérer qu'en cas de nouvelle demande.

27 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 16 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Rapporteur : François BERNIGAUD

Délibération n° 14 - Mobilités urbaines - Renouvellement de l'infrastructure billettique du réseau de transports en commun de l'agglomération grenobloise - Autorisation au Président à signer l'avenant n°4 au marché n° 2018-112 passé avec la société CONDUENT

2DL230002

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons maintenant à la politique de déplacement, mais je vois que la vice-présidente s'est absentée quelques instants. Je vous propose donc de modifier l'ordre des délibérations avec une délibération relative au renouvellement de l'infrastructure de billettique sur le réseau de transports en commun avec un avenant. Je vais donner la parole à Monsieur Bernigaud.

02:40:03

François Bernigaud: Bonjour à tous. Un avenant sur le marché billettique, l'avenant numéro quatre qui comporte deux parties, une partie qui porte sur des évolutions fonctionnelles dont la nécessité est apparue au moment de la mise en service pour bien adapter finement en fin de parcours les fonctionnalités du système aux besoins de l'opérateur M TAG. Une deuxième partie dans cet avenant qui est lié à des adaptations pour gérer de manière efficace l'interface avec le système du Pass Mobilité. Le montant total de l'avenant est de l'ordre de 360 000 € et conduit à un montant du marché final de 10 millions-deux-cent-quatre-vingt-sept-mille €, ce qui reste inférieur à l'enveloppe initialement attribuée pour ce projet.

02:41:08

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

Exposé des motifs

Par délibération du 12 février 2015, le comité syndical du SMTC a autorisé le lancement de l'opération de renouvellement du système billettique qui arrivait à obsolescence.

Par délibération du 1^{er} février 2018, le comité syndical du SMTC a arrêté le programme pour le renouvellement du système billettique et approuvé le projet de service dont le coût prévisionnel s'élevait à 17 080 000 € HT, répartis de la manière suivante :

- mise aux normes, gestion obsolescence distributeurs : 4 640 000 € HT ;
- infrastructure billettique : 10 960 000 € HT, dont :
 - o Tranche optionnelle n°1 (open paiement) : 930 000 € HT ;
 - o Tranche optionnelle n°2 (post-paiement) : 500 000 € HT ;
- nouvelle version de l'application mobile TAG & PASS : 500 000 € HT ;
- plate-forme de gestion des mobilités : 980 000 € HT.

Le montant prévisionnel strictement relatif au renouvellement du système billettique s'établissait alors à 15 600 000 € HT.

Par délibération du 8 novembre 2018, le comité syndical du SMTC a autorisé le Président à mettre au point et à signer le marché pour le renouvellement de l'infrastructure billettique du réseau de transports en commun de l'agglomération grenobloise avec la société CONDUENT pour un montant de 8 760 128,00 € HT comprenant une tranche ferme et deux tranches optionnelles qui ont été affermies en cours de ce marché.

Durant le déroulement des études puis pendant les premiers développements & tests, des demandes de modifications et des évolutions en termes de fonctionnalités ont été demandées tant par le SMMAG que par MTAG, exploitant du réseau de transport et gestionnaire du système billettique. Par ailleurs, le contexte global dans lequel le projet a évolué et les nombreux projets en interface ont conduit à plusieurs décalages de planning. Ainsi entre 2019 et 2022, trois avenants ont été contractualisés avec la société Conduent, portant le montant total du marché à 9 926 144,55 € HT.

La première partie du système a été livrée en décembre 2020 ; après 2 années d'exploitation, des pistes d'optimisation financière ont été décelées. En effet, certaines opérations longues ou génératrices d'erreur sont effectuées manuellement (en agence, ou au pôle billettique de l'exploitant MTAG) et peuvent être automatisées dans le système. Cela a pour objectif d'économiser des centaines d'heures par an de manipulation inutilement longues. En outre, les gains financiers en exploitation, cela permet aux personnels concernés de se recentrer sur leur métier (agent de vente, gestionnaire billettique, agent de contrôle, ...) et de l'effectuer de manière plus efficiente.

Le coût d'investissement pour développer dans le système l'automatisation et la simplification de certaines fonctions s'élève à 163 378 € HT. Sur les 13 prochaines années de vie du système, ce montant sera largement rentabilisé, il est estimé que cette dépense sera amortie en 5 années d'exploitation.

Le marché avec Conduent prévoit une clause de réexamen applicable dans le cas :

- où l'interface avec le projet de Pass'mobilité nécessitait des adaptations du périmètre des prestations,
- d'une extension du périmètre du marché suite à des modifications institutionnelles concernant le périmètre géographique des réseaux de mobilité.

Dans le cas du présent marché, afin d'intégrer pleinement la partie Transport en Commun dans le Pass Mobilité, de synchroniser les calendriers de tous les industriels en présence, et de paramétrer les réseaux Cars Régions, Tougo, et Voironnais dans le Pass Mobilité, une mobilisation de Conduent et des développements supplémentaires ont été rendus nécessaires. Après négociation avec Conduent, cette dépense s'élève à 197 551,36 € HT.

Enfin, le présent avenant 4 a pour objet de contractualiser un planning opérationnel tenant compte des risques et aléas, qui sera le même pour tous les industriels qui opèrent de près ou de loin sur les projets de renouvellement de l'infrastructure billettique et du Pass Mobilité.

Le présent avenant représente une plus-value totale de 360 929,36 € HT, portant ainsi le nouveau montant global du marché à 10 287 073,91€, soit une augmentation cumulée avec les précédents avenants de 17,43%.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
Vu la délibération du 12 février 2015, autorisant le lancement de l'opération de renouvellement du système billettique qui arrivait à obsolescence,
Vu la délibération du 1er février 2018, arrêtant le programme pour le renouvellement du système billettique dont le coût prévisionnel s'élevait à 10 960 000 €HT,
Vu délibération du 8 novembre 2018, attribuant le marché pour le renouvellement de l'infrastructure billettique du réseau de transports en commun de l'agglomération grenobloise à la société CONDUENT pour un montant de 8 760 128,00 € HT,
Vu la délibération du 25 mars 2021, autorisant le Président à signer un avenant n°1 au marché d'un montant de 720 825,55 € HT,
Vu la délibération du 23 septembre 2021, autorisant le Président à signer un avenant n°2 au marché, d'un montant de 445 191 €HT,
Vu délibération du 24 mars 2021, autorisant le Président à signer un avenant n°3 au marché, sans incidence financière.

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 02 mars 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Autorise le Président à signer un avenant 4 au marché n° 2018-112, portant le nouveau montant du marché à 10 287 073,91€HT, ce qui reste inférieur à l'enveloppe initialement attribuée pour ce projet.

20 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 16 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité

Politique de déplacements

Rapporteur : Coralie BOURDELAIN

Note d'information - Mobilités urbaines-Bilan des tests de vélos à assistance électrique dans les communes

2NI230002

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à une note d'information sur le bilan des tests à vélo à assistance électrique dans les communes. La parole est à madame Bourdelain.

02:41:28

Coralie Bourdelain: Oui merci. Depuis 2022, on a déployé un test gratuit concernant les VAE sur le territoire. L'idée est d'aller dans les 90 communes de notre territoire pour proposer 10 vélos électriques pour une durée d'un mois gratuitement aux habitants qui souhaitent le tester. Un kit de communication est envoyé aux communes un mois à l'avance. Elles communiquent et après les personnes qui sont intéressées peuvent s'inscrire sur un site. Une date est convenue, Mvélo+ les ramène les vélos. Il y a un échange, une formation au préalable, ils repartent avec leur vélo pour une durée d'un mois. Ils ramènent le vélo un mois après. Il y a un bilan qui est fait avec les utilisateurs pour ce qu'a donné leur expérience et s'ils souhaitent éventuellement passer à de l'achat. Dans ces cas-là, on peut les conseiller, passer à de la location, on peut aussi leur proposer ce que nous pouvons proposer dans le cadre d'un Mvélo+ ou via des vélocistes, etc. Un bilan de ce qui a été fait entre le 7 septembre et le 16 décembre, il y a 24 animations qui ont été planifiées. Il y en a 20 qui ont effectivement été réalisées. Il y en a deux pour lesquelles les communes n'ont pas donné suite et deux pour lesquelles personne ne s'est inscrit. Lors de ces 20 sessions, il y a 126 vélos qui ont été réservés, soit en moyenne six à sept vélos par session dans six communes. Les communes de Crolles, Saint-Paul de Varces, Berdin, Meylan et Venon, les sessions étaient complètes, c'est-à-dire qu'on a prêté les 10 vélos. Juste pour préciser qu'il y a 12 321 kilomètres qui ont été parcourus par l'ensemble des utilisateurs lors de ces actions avec un record à Crolles de 440 kilomètres par un utilisateur. Il n'y a pas eu d'incident notoire. On peut mettre en avant le fait que les vélos ont été prêtés

à une majorité à des femmes, 53 pour cent. Quarante-cinq pour cent des utilisateurs déclaraient ne faire de vélo qu'occasionnellement, soit à peu près une fois par mois avant le test. Seuls 21 pour cent l'ont déclaré pendant le prêt gratuit. Le résultat est tout à fait positif puisqu'il y a un doublement de la pratique des participants. Les principaux motifs de déplacement c'était pour 42 pour cent, les trajets domicile-travail, 32 pour cent des loisirs et 26 pour cent les achats. Trente-six pour cent des personnes ont prêté leur vélo. Ça fait donc 46 personnes supplémentaires qui ont utilisé le VAE. En tout, 172 personnes qui ont pu tester ce VAE sur trois mois. Cinquante-six pour cent des utilisateurs déclarent avoir remplacé la voiture par leur VAE plusieurs fois dans le mois. Vingt-sept usagers sont tentés de s'acheter leur propre VAE, 23 d'en louer un. Douze personnes hésitent entre les deux solutions. Cinquante pour cent avouent qu'ils ne seraient pas passés à un achat sans avoir fait ce test. Il y a une très bonne note de satisfaction puisqu'elle est de quatre 65 sur cinq. À noter que cette offre se poursuit sur cette année 2023 et que les communes concernées seront contactées, comme je l'ai dit tout à l'heure, à chaque fois, un mois avant la date prévue du passage sur leur commune.

02:45:23

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci beaucoup, Madame la Vice-Présidente, pour cette présentation très intéressante de ce service qui continue à se déployer dans notre territoire. Y a-t-il des demandes d'intervention ? Monsieur Trovero

02:45:35

Jean-Paul Trovero: Merci Monsieur le Président. Bonjour à tout le monde. M TAG est intéressé par ses démarches puisqu'il va être envisagé pour accompagner aussi ce genre de démarche dans les pratiques dans le cadre notamment de la future ZFE, mais pas que. Par rapport à cette enquête, le rapport est bien, c'est intéressant, mais j'ai deux questions. Je ne sais pas si c'est dans le rapport par contre, parce que je ne l'ai pas lu ou je ne l'ai pas eu. La première, avant que les personnes n'arrivent dans les communes ou viennent pour essayer les VAE, est-ce qu'on avait une connaissance fine, individu par individu de leur pratique de mobilité avant ? Comment ces personnes se déplaçaient avant. La question qui y est liée, c'est si toutes ces personnes qui ont fait des essais possédaient elles-mêmes une voiture ? Parce que selon les résultats, ça peut peut-être avoir une influence par rapport à ces deux questions. Ensuite, ce qui serait peut-être intéressant, c'est que par rapport à toutes ces personnes qui envisagent de procéder à un achat qui envisagent de procéder à une location, etc., quel est le suivi de ces personnes ? Par exemple, est-ce qu'au bout de six mois on les recontacte pour savoir si elles sont passées à l'acte ? Est-ce qu'elles ont acheté, est-ce qu'elles ont loué ou pas ? C'est simplement déjà pour qu'on puisse mieux appréhender par rapport à ce genre d'enquêtes. Merci.

02:47:27

Coralie Bourdelain: Sur les pratiques de mobilité, oui, parce qu'on les questionne en amont, quand on leur donne le vélo. On les questionne sur leurs usages et sur leurs usages en termes de mobilité avant de faire le test. On a des informations. Après, quelle était votre deuxième question ? On a ces informations, oui, on pourra vous les communiquer. Par contre, quand vous demandiez si on fait un retour vers ces gens-là, s'il y en a qui achètent, c'est quelque chose qu'on fera également pour suivre le dispositif et l'intérêt du dispositif. Tout à fait, c'est quelque chose qui sera fait.

02:48:11

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci beaucoup. Pas d'autres demandes d'intervention.

Contexte

Le SMMAG via son service Mvélo+, organise depuis septembre 2022, le déploiement d'un test gratuit de vélo à assistance électrique (VAE).

Ainsi une fois par année scolaire, le service Mvélo+ se rend dans chacune des 90 communes du territoire pour prêter une flotte de 10 vélos électrique pour une durée de 1 mois à des habitants préalablement inscrits.

Une prise de contact est réalisée par Mvélo+ auprès de la commune afin de convenir d'une date. Une fois la date et le lieu précis convenu, un kit de communication est envoyé à la commune pour diffusion auprès de ces habitants. L'inscription des habitants se fait en ligne via un QR code présent dans les affiches de communication.

Le jour J :

L'évènement se déroule un soir de la semaine ou le samedi sur la commune d'accueil.

Les inscrits sont accueillis par un agent Mvélo+.

Les engagements contractuels sont rappelés et validés entre les parties-prenantes.

Les vélos sont remis aux participants – tous ayant fait l'objet d'une révision mécanique préalable par Mvélo+.

Les testeurs bénéficient ensuite d'explications par l'agent Mvélo+ des différents éléments constitutifs du vélo et des réglages à contrôler sur le vélo (ex. gonflage, éclairage, réglages de selle, etc.) ainsi que la procédure à suivre en cas de dysfonctionnement une fois la location engagée.

Un parcours test est ensuite proposé par l'animateur Mvélo+ pour apprendre à gérer le vélo (passage de vitesses, niveau d'assistance...) et rappeler les règles de vigilance à adopter sur la route (gestion du freinage, positionnement sur la chaussée).

A l'issue du mois d'essai :

Rdv est donné 1 mois après même jour/heure et même endroit aux usagers testeurs pour restituer le vélo et faire un bilan.

Un état des lieux de sortie du vélo est effectué.

Les éléments cassés (hors usure naturelle) sont facturés sur constatation.

Un temps d'échange avec les testeurs est initié :

Dans l'hypothèse où la personne souhaite poursuivre sa location : Orientation vers une agence de location (Mvélo+ ou vélociste) / Explications du tarif, période et documents nécessaires à la location

Dans l'hypothèse où la personne souhaite passer à l'achat d'un vélo électrique :

Conseils techniques en fonction des usages souhaités (dénivelé, longueur des trajets, fréquence) / Explications sur les différences de type cadre, capacité de batterie, autonomie, motorisation, prix d'achat / Remise d'un document du guide d'achat

Un questionnaire de satisfaction est remis. Ce questionnaire permet une évaluation du dispositif et de ses impacts en termes de report modal.

Bilan de la période du 07/09/2022 au 16/12/2022

Sur les 90 communes bénéficiaires de cette animation sur l'année scolaire 2022-23, 24 animations étaient planifiées entre septembre et décembre 2022 et 20 ont été effectivement réalisées.

Lors de ces 20 sessions de prêt, 126 vélos ont été réservés soit en moyenne 6 à 7 vélos par session.

A noter que 6 sessions ont été complètes : Seyssins, Crolles, Saint-Paul-de-Varces, Bernin, Meylan et Venon.

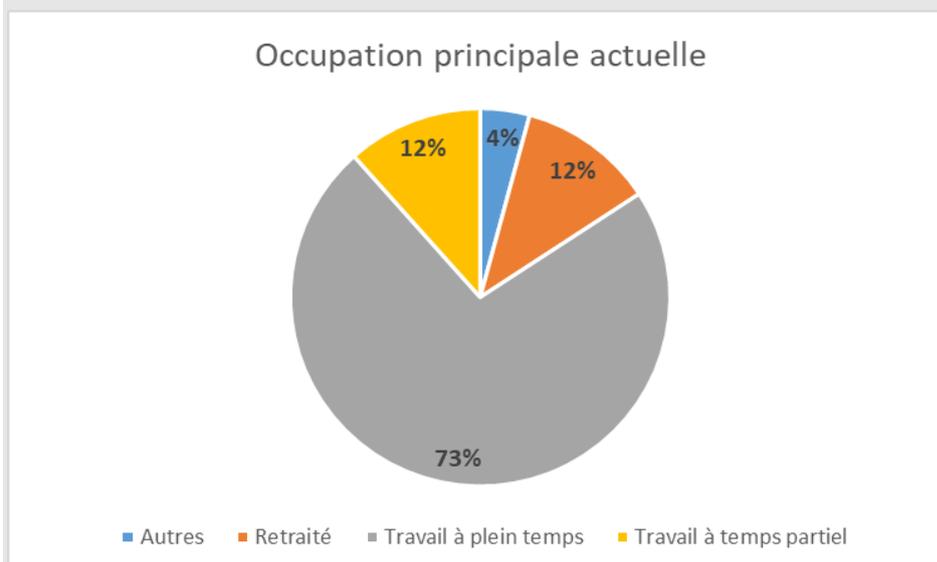
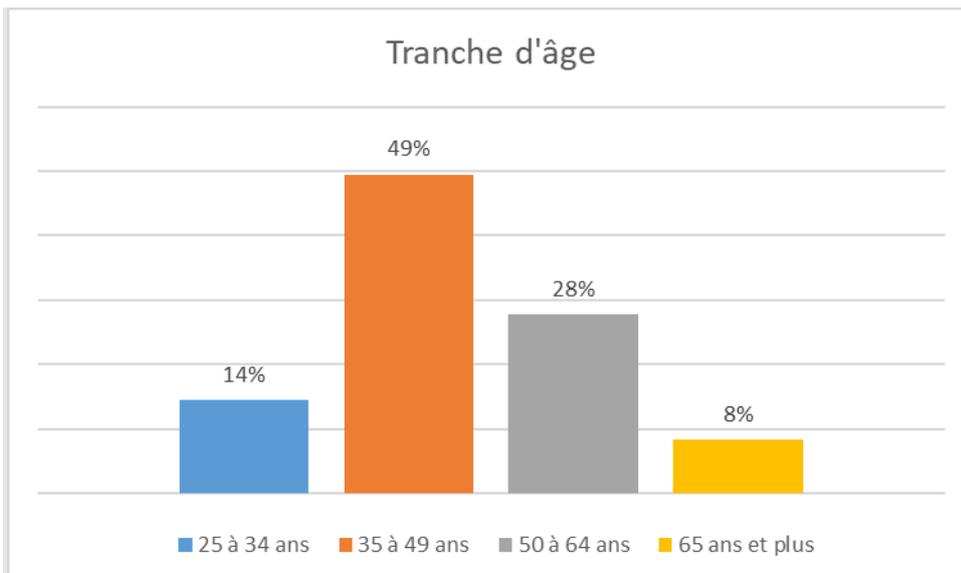
12 321km ont été parcourus par l'ensemble des utilisateurs, cela représente une moyenne de 100km par VAE.

Un record de 440km a été parcouru par un utilisateur venant de Crolles.

A noter que seulement 3 incidents ont été relevés durant toute la période de prêt : une chute à Saint-Paul-de-Varces, un problème de dérailleur au Gua et une crevaison à Venon.

Profil des participants

Les vélos ont été prêtés à 53% à des femmes.



Impacts du test :

Alors que 45% des utilisateurs déclaraient ne faire du vélo qu'occasionnellement (environ une fois par mois), seuls 21% le déclaraient pendant le prêt gratuit.

Nous pouvons constater qu'à l'inverse, seuls 19% déclaraient faire du vélo plusieurs fois par semaine, contre 38% durant le prêt gratuit, soit un doublement de la pratique des participants.

Les motifs principaux de déplacement étaient :

Les trajets pour aller au travail (42%)

Les loisirs (32%)

Les achats (26%)

36% d'entre eux ont prêté leur vélo : ce sont 46 personnes supplémentaires qui ont utilisé le VAE. Au total, ce sont donc 172 personnes qui ont essayé un VAE sur les 3 mois de l'opération.

59% des utilisateurs déclarent avoir remplacé la voiture par le VAE plusieurs fois dans le mois.

27 usagers sont tentés de s'acheter leur propre VAE à l'issue de ce mois de test. 23 projettent d'en louer un. 12 autres personnes hésitent entre un achat et une location.

50% avouent qu'ils ne seraient pas passés à un achat sans ce test.

La note de satisfaction des participants est de 4,65/5.

Rapporteur : Laetitia RABIH

- **Note d'information - Mobilités urbaines - Dispositif M'PRO : bilan 2022**

2NI230003

Monsieur le Président Sylvain Laval: Je propose de passer au point suivant qui est le dispositif M'pro, le bilan 2022. La parole est à Madame Rabih.

02:48:22

Laetitia Rabih: Oui. Merci Monsieur le Président. Le but de la note, c'est de vous faire un bilan 2022 et joint en annexe de la note la présentation également du bilan PDME 2022 dont vous aurez sans doute pris connaissance. Il comporte un certain nombre d'éléments assez représentatifs. C'est un dispositif que vous connaissez qui accompagne les plans de mobilité employeur. C'est une politique du SMMAG depuis 2017 et qui évolue d'année en année. C'est un dispositif évidemment qui est une obligation pour les employeurs de plus de 50 salariés puisqu'il s'intègre dans les conditions fixées par la loi LOM. Le dispositif qui est mis en place par le SMMAG pour les employeurs du territoire, propose finalement un accompagnement relativement fin, particulièrement fin, notamment au regard de l'effort d'accompagnement qui est mis en place par notre autorité organisatrice de mobilités. Il se décline en six étapes qui se constituent ainsi, la première est d'identifier un référent M'pro et de signer la convention. La seconde d'initier la démarche de participer à la formation du management de la mobilité. La troisième de réaliser un diagnostic mobilité et un état des lieux. La quatrième, d'élaborer un plan d'action et la cinquième de réaliser un rendez-vous de suivi une fois par an afin d'évaluer le plan d'action puis de réaliser un nouveau diagnostic de mobilité. Dans le contexte, ce dispositif est piloté directement par le SMMAG avec l'appui d'un prestataire extérieur. Les effectifs du SMMAG n'ont pas été au complet sur le secteur qui suit M'pro au cours de l'année 2022. Effectivement, ça a un peu ralenti la dynamique de prospection et de développement de la démarche. Elle reste toutefois stable, avec une stabilité, notamment des effectifs salariés et des établissements concernés par M'pro. Une légère augmentation également, et le tableau que vous trouvez en première fin en deuxième page vous le montre. Il y a effectivement une légère augmentation qui est le résultat de la dynamique portée dans le cadre du PDIE Giant et du plan de mobilité employeur d'Inovallée. Ce sont des espaces qui sont fédérateurs et qui intègrent évidemment des établissements déjà sensibilisés, mais pas encore arrivés jusqu'à la démarche. Cette période est celle un petit peu d'une forme de tassement du nombre d'établissements accompagnés et qui s'inscrit dans une continuité 2020-2021 donc, on le rappelle, marquée par la crise, évidemment. Cette période a aussi été marquée par un recul des activités de prospection et de consolidation de l'accompagnement proposé. En cours de l'année 2022, le profil des établissements actifs n'a que très peu varié avec une majorité d'entreprises 61 pour cent, contre 60 pour cent en 2021, mais des effectifs majoritairement situés dans une tranche de 100 à 999 salariés, ce qui est une petite augmentation 44 contre 43 pour cent en 2021. Vous avez également les camemberts de répartition par effectifs et par type de suivi d'établissement. Concernant la prospection, la dernière campagne de démarchage massive avait été réalisée en 2018. Des rendez-vous de prospection avaient été réalisés majoritairement en présentiel afin d'assurer une première prise de contact effective, comme ça se passe régulièrement. Ensuite, arrive après la prospection, la phase d'accompagnement. Là encore, les deux années de Covid n'ont pas été réellement propices à la réalisation d'enquêtes mobilité. Il y avait beaucoup de diagnostics et un plan de charge concernant M'pro qui a dû être reporté sur l'année 2022, ce qui explique effectivement une activité plus importante. À l'été 2022, on a pu consacrer l'aboutissement d'un travail au long cours qui avait été réalisé en partenariat avec le PDIE. Ça s'est traduit par une réalisation de diagnostic, une étude d'accessibilité notamment, qui a été réalisée à l'échelle de la presque île scientifique. Elle a mobilisé une vingtaine d'établissements M'pro, c'est un travail qui représente une part conséquente des diagnostics qui ont été réalisés au cours de l'année. Vous voyez effectivement le graphique qui vient illustrer ce propos. Ce sont des diagnostics qui permettent d'avoir une image nette des pratiques de mobilité des salariés du territoire. Un regroupement de ces diagnostics se fait sous l'égide du plan de

mobilité employeur commun, à l'instar de ce qui avait été réalisé sur la presqu'île scientifique et celui en cours à Inovalée qui nous permettront de produire des données réactualisées à des échelles plus fines. Sur la répartition modale, des déplacements domicile-travail issus des diagnostics réalisés en 2022, vous avez les pourcentages qui sont proposés sur l'ensemble des établissements et qui constatent bien et qui séparent bien également ce diagnostic hors donc, le PDIE. Après cinq ans d'existence, notre dispositif M'pro est dans une phase de consolidation. Trente-huit pour cent des établissements sont aujourd'hui engagés sur le second cycle. Des diagnostics sont réalisés après l'issue du premier cycle et donc on peut commencer à percevoir et à identifier les évolutions de la répartition modale à l'échec de chaque établissement. L'analyse des 25 premiers établissements concernés permet d'identifier une baisse du recours à la voiture individuelle à hauteur de moins virgule quatre pour cent. Le recours du vélo, lui, augmente de 9,4 pour cent en trois ans, tandis que l'utilisation des transports en commun constate une légère baisse moins deux pour cent. Ce sont des résultats qui sont finalement cohérents avec les données qui avaient été récoltées à l'échelle métropolitaine, compteur vélo historique, mais aussi avec les tendances observées à l'échelle nationale. Les observations d'évolution peuvent être différenciées en fonction aussi de l'ambition des plans d'action élaborés par les établissements qui sont concernés. Une synthèse de ces résultats est en cours d'élaboration. On distinguera donc plus précisément les actions clés qui permettent de réduire le recours à la voiture individuelle pour les déplacements, domicile-travail. Vous avez ensuite le tableau qui explique l'évolution des parts modales en pourcentage entre les deux diagnostics. Les rendez-vous de suivi permettent également de mentionner que 35 pour cent des rendez-vous initialement prévus en 2022 ont été réalisés faute de moyens suffisants, mais aussi en lien avec le nombre de diagnostics réalisés. Ces derniers intègrent des rendez-vous de restitution, ce qui constitue un temps d'échange privilégié. Vous avez effectivement les taux de réalisation de 100 pour cent en 2018 sont de 35,4 pour cent en 2022. Enfin, sur les perspectives pour la continuité du travail, les priorités 2023 seront de dynamiser M'pro, de garantir toujours son animation, le suivi, l'évaluation du dispositif pour l'ensemble des établissements engagés, qu'ils soient nouveaux ou qu'ils soient plus anciens, d'entretenir également l'effet d'émulation et d'entraînement par la valorisation des établissements les plus exemplaires. C'est notamment les fameux challenges M'pro avec pour objectif d'encourager aux regroupements d'employeurs autour du PDMEC sur un même site et de décliner la méthode appliquée sur la presqu'île scientifique et qui a fait ses preuves. Sur le PDIE et sur le PDMEC inovalée.

02:57:13

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci beaucoup. Y a-t-il des demandes d'intervention ? Je n'en vois pas.

Note d'information - Mobilités urbaines - Dispositif M'PRO : bilan 2022

PREAMBULE

La présente note a pour objet de présenter l'activité M'PRO au cours de l'année 2022. M'PRO est le dispositif d'accompagnement des Plans De Mobilités Employeurs (PDME) mis en place par le SMMAG depuis 2017, et a progressivement évolué au fil du temps.

Ce dispositif s'intègre dans le cadre fixé par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de décembre 2019, qui fixe comme obligation aux employeurs de plus de 50 salariés sur un seul site d'intégrer les mesures visant à améliorer la mobilité domicile-travail dans les négociations annuelles obligatoires (NAO). À défaut d'accord lors des négociations annuelles, les employeurs ont obligation de réaliser un PDME.

Le dispositif mis en place par le SMMAG offre aux employeurs du territoire un accompagnement particulièrement fin au regard de l'accompagnement mis en place par d'autres Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) de taille comparable. Celui-ci se décline en 6 étapes clés à réaliser par l'employeur au cours d'un cycle de 3 ans, formalisé par une convention entre l'établissement signataire et le SMMAG :

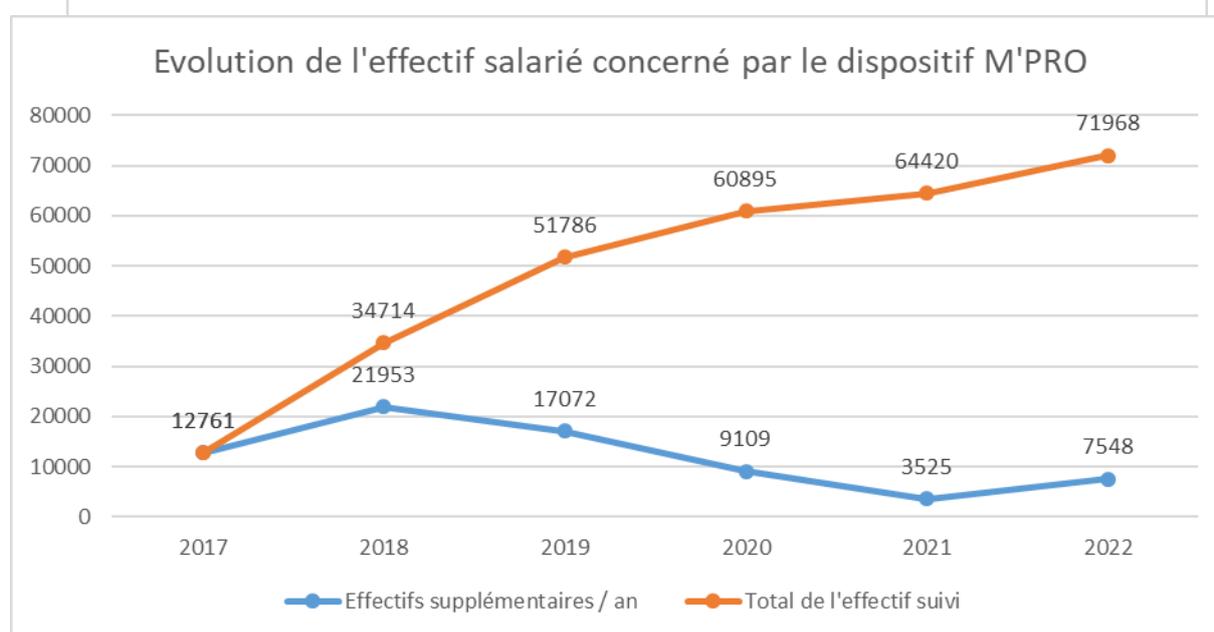
- 1^{ère} étape : Identifier un référent M'PRO et signer la convention
- 2^e étape : Initier la démarche et participer à la formation « Management de la Mobilité »
- 3^e étape : Réaliser un diagnostic mobilité et un état des lieux
- 4^e étape : Elaborer un plan d'actions qui sera ensuite transmis au SMMAG
- 5^e étape : Réaliser un rendez-vous de suivi une fois par an

CONTEXTE

Le dispositif M'PRO est piloté et animé par le SMMAG, avec l'appui d'un prestataire extérieur. Il est à noter que les effectifs SMMAG n'ont pas été au complet au cours de l'année 2022, ce qui a pu peser sur la dynamique de prospection et de développement de la démarche.

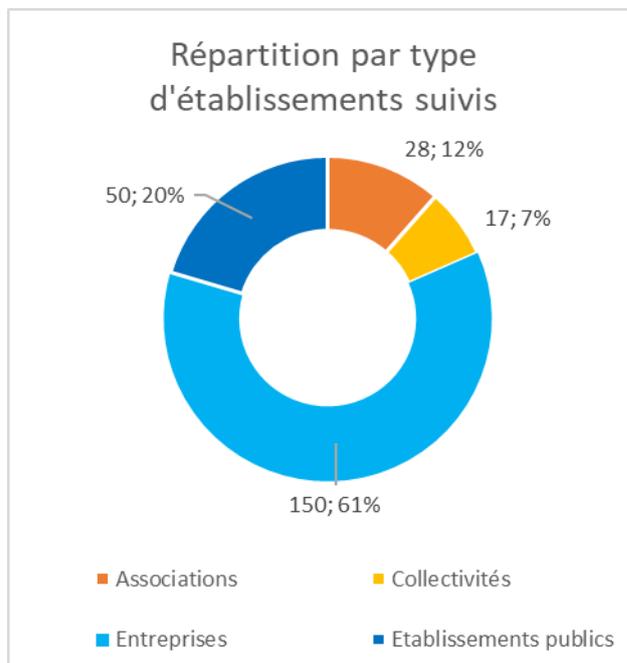
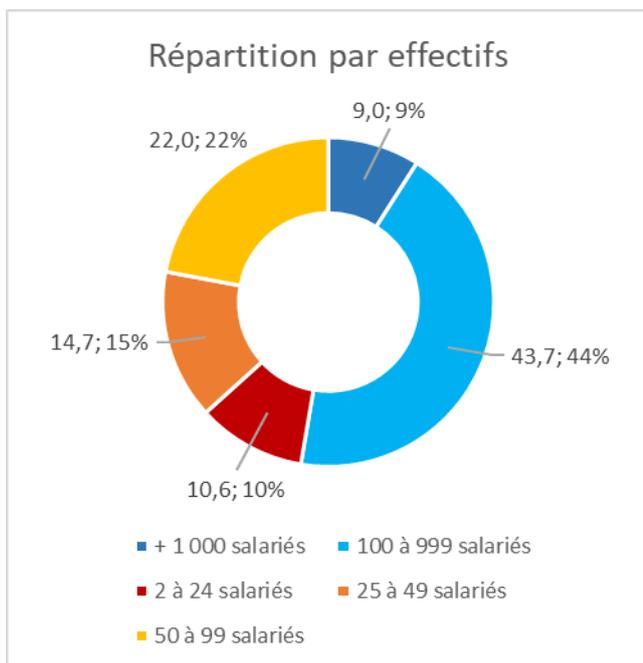
On relève ainsi en 2022 une stabilisation des effectifs salariés et des établissements concernés par le dispositif M'PRO. La légère augmentation observable dans le graphique ci-dessous est le résultat de la dynamique portée dans le cadre du PDIE GIANT et du Plan De Mobilité Employeur Commun d'Inovallée : ces espaces fédérateurs permettent d'intégrer de nouveaux établissements déjà sensibilisés mais encore hésitants.

Evolution du nombre d'établissements suivis



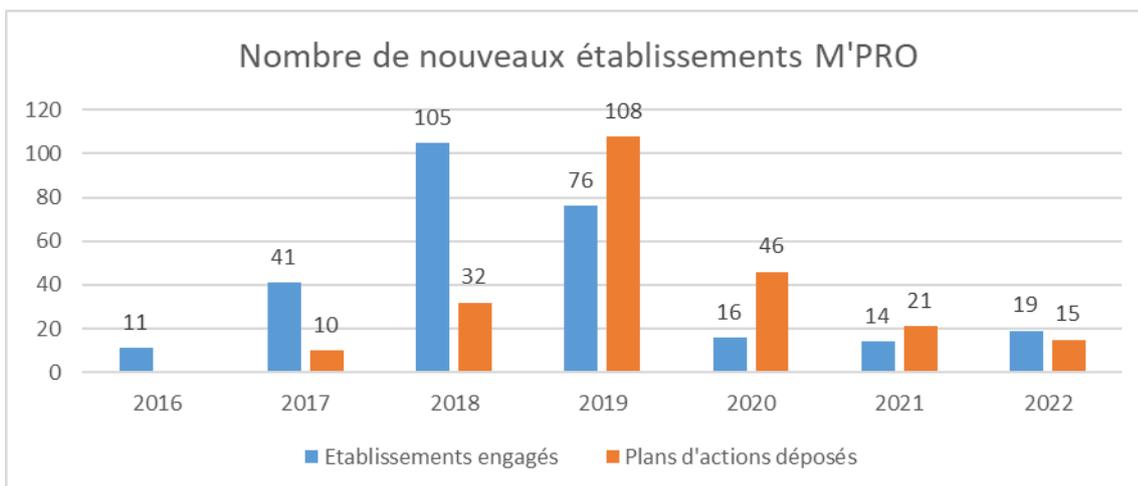
La période actuelle de « tassement » du nombre d'établissements accompagnés s'inscrit dans la continuité de deux années (2020 et 2021) marquées par la crise sanitaire liée au Covid-19. Cette période a été marquée par un recul des activités de prospection, afin de consolider l'accompagnement proposé et de rationaliser le suivi des différents établissements. La baisse de leur nombre correspond ainsi au regroupement de certains d'entre eux sous une même convention (exemple : Ville et CCAS regroupés).

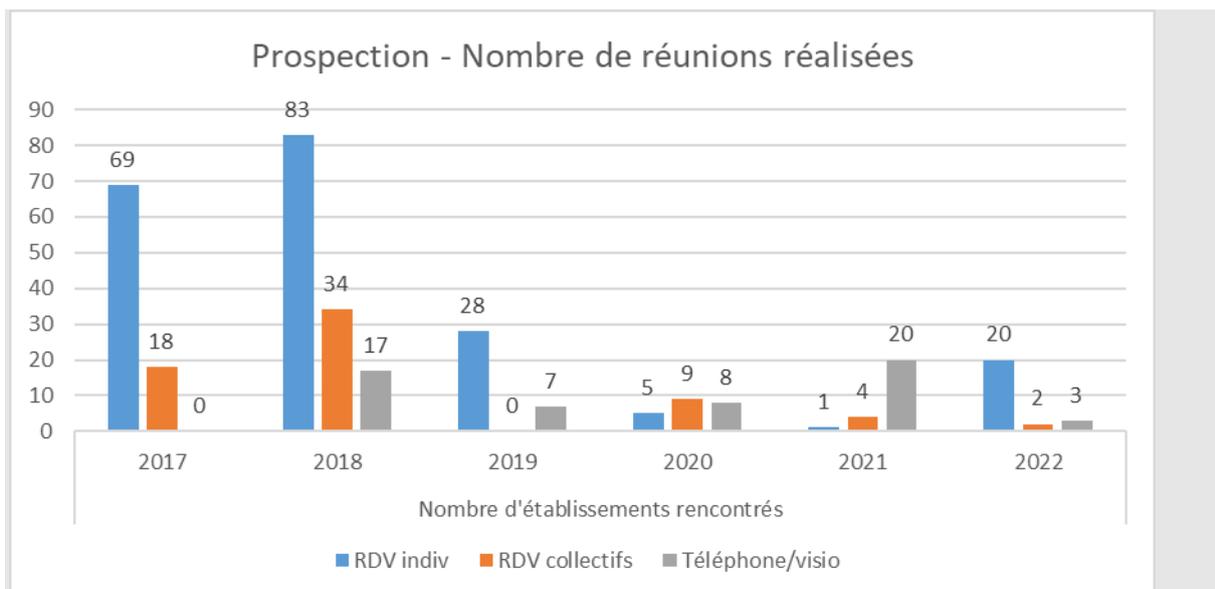
Au cours de l'année 2022, le profil des établissements actifs n'a que très peu varié, avec une majorité d'entreprises (61% contre 60% en 2021) et des effectifs majoritairement situés dans une tranche de 100 à 999 salariés (44% contre 43% en 2021).



PROSPECTION

La dernière campagne de démarchage massive a été réalisée en 2018. Les rendez-vous de prospection sont réalisés majoritairement en présentiel, afin d'assurer une première prise de contact effective.

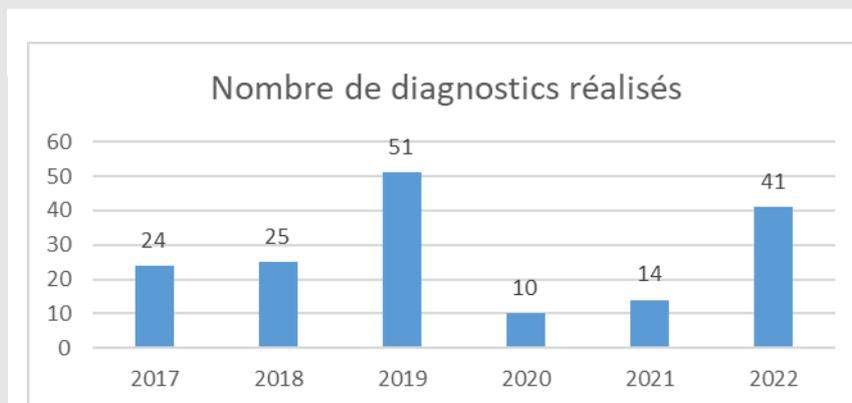




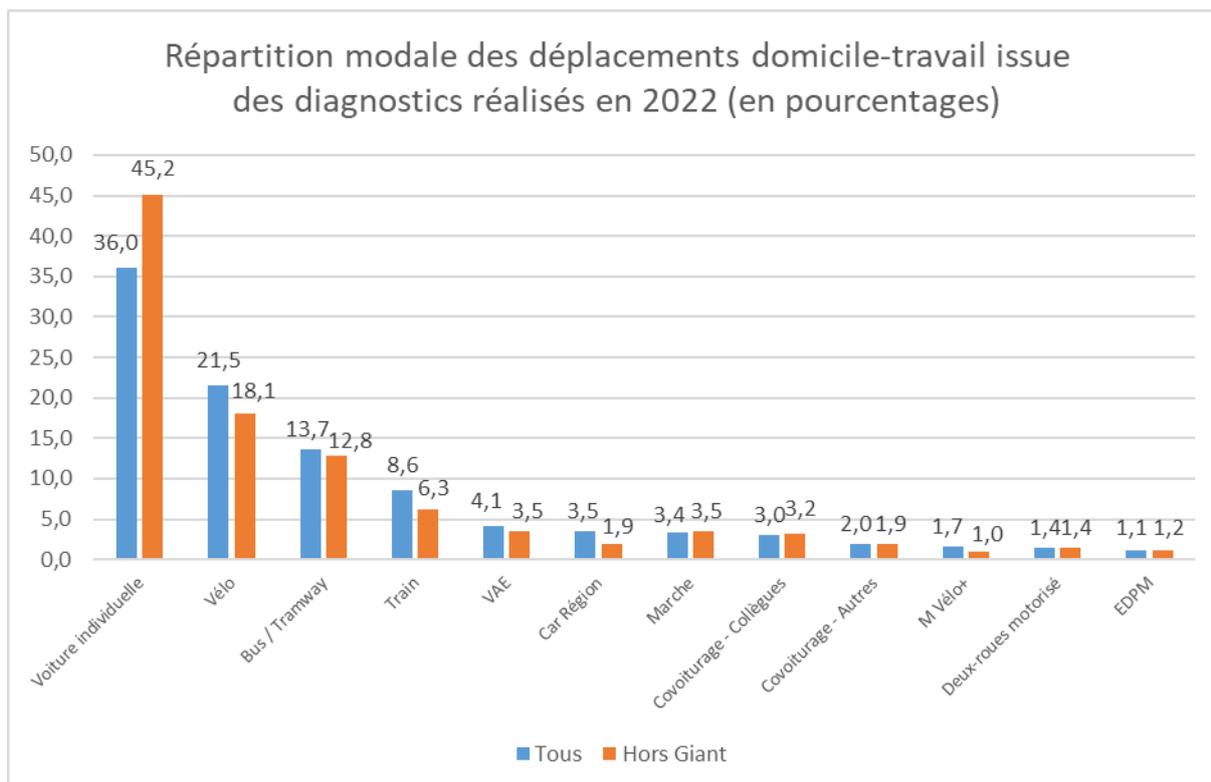
PHASE D'ACCOMPAGNEMENT

DIAGNOSTICS

La crise du Covid-19 n'ayant pas été propice à la réalisation d'enquêtes mobilités, de nombreux diagnostics prévus en 2020 et 2021 ont été reportés sur l'année 2022, expliquant une activité importante dans ce domaine. L'été 2022 a connu l'aboutissement d'un travail au long cours réalisé en partenariat avec le PDIE GIANT. Cela s'est traduit par la réalisation d'un diagnostic et d'une étude d'accessibilité réalisée à l'échelle de la Presqu'île scientifique. Mobilisant une vingtaine d'établissements M'PRO, ce travail représente une part conséquente des diagnostics réalisés au cours de l'année.



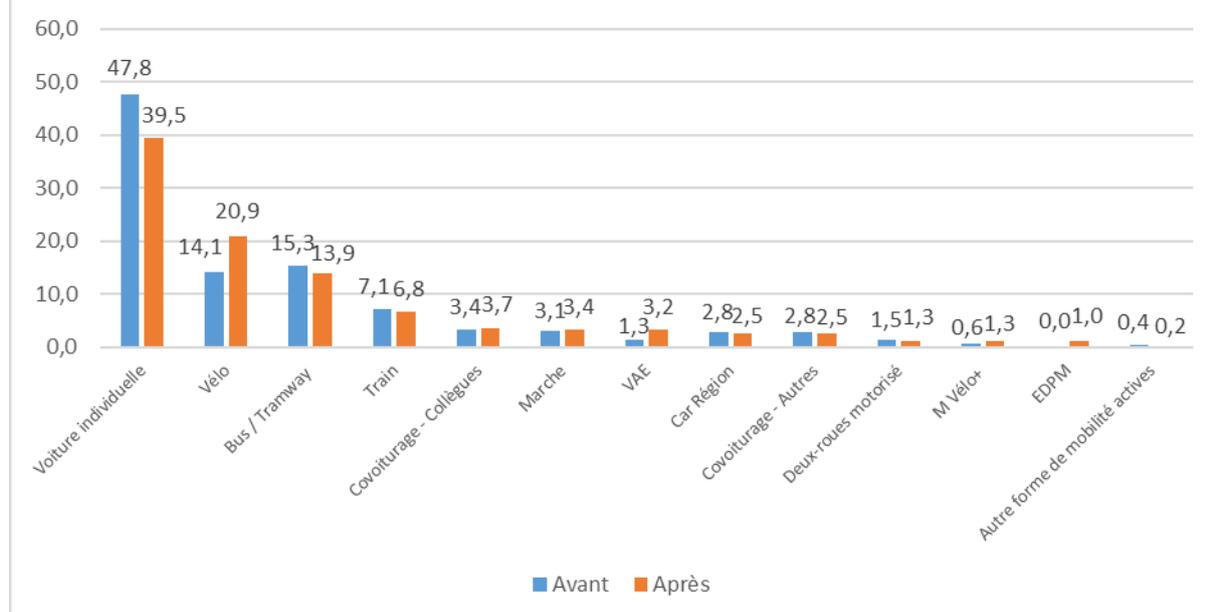
Ces diagnostics permettent d'avoir une image relativement nette des pratiques de mobilités des salariés du territoire. Le regroupement de ces diagnostics sous l'égide de Plans De Mobilités Employeurs Communs (PDMEC), à l'instar du travail réalisé sur la Presqu'île scientifique et celui, en cours, à Inovalée, permettent de produire des données plus récentes et à des échelles plus fines que d'autres études (type EMC2). Ces dernières peuvent alors s'avérer particulièrement utiles dans le cadre de l'élaboration de micro-PDU ou du Plan De Mobilité (PDM) à venir.



Après cinq ans d'existence, le dispositif M'PRO entre dans une phase de consolidation. Avec 38% des établissements aujourd'hui engagés dans un second cycle, les diagnostics réalisés à l'issue d'un premier cycle permettent d'identifier les évolutions de la répartition modale à l'échelle de chaque établissement. L'analyse des 25 premiers établissements concernés permet d'identifier une baisse de -8,4% du recours à la voiture individuelle. Le recours au vélo augmente lui de 9,4% en 3 ans, tandis que l'utilisation des transports en commun est en légère baisse (-2%). Ces résultats sont cohérents avec les données récoltées à l'échelle métropolitaine (ex. : compteurs vélo historiques), mais aussi avec les tendances observées à l'échelle nationale.

On observe cependant des évolutions différentes en fonction de l'ambition des plans d'actions élaborés par les établissements concernés. Une synthèse de ces résultats est en cours d'élaboration, afin de distinguer plus précisément les actions-clés permettant de réduire le recours à la voiture individuelle pour les déplacements domicile-travail.

Evolution des parts modales en pourcentages entre deux diagnostics (3 ans)

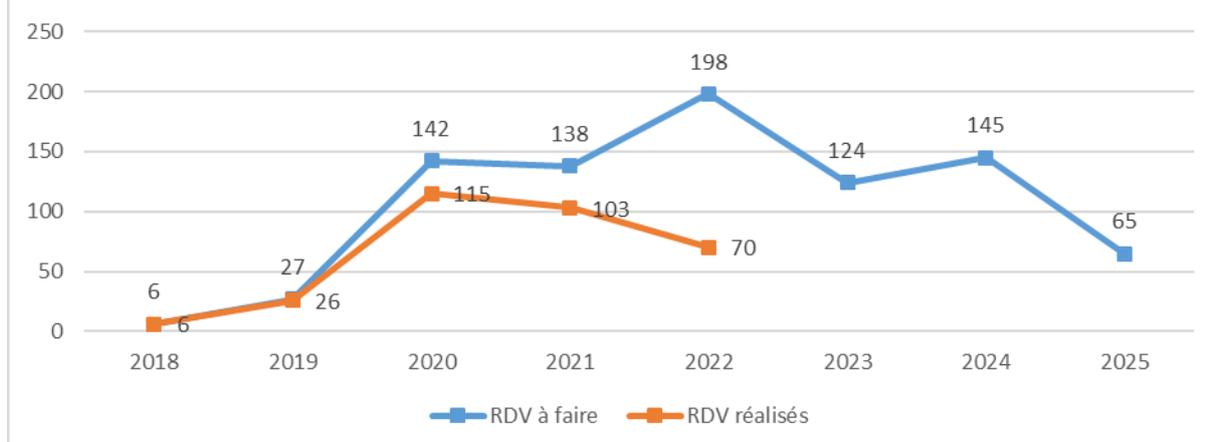


RENDEZ-VOUS DE SUIVI

35% des rendez-vous initialement prévus en 2022 ont été effectivement réalisés, faute de moyens suffisants, mais aussi en lien avec le nombre de diagnostics réalisés. Ces derniers intègrent en effet un rendez-vous de restitution, qui constitue un temps d'échange privilégié pour faire le point sur la dynamique interne des établissements concernés ainsi que sur l'avancée de leur plan d'action.

Années	2018	2019	2020	2021	2022
Taux de réalisation	100%	96,3%	81,0%	74,6%	35,4%

Nombre de rendez-vous de suivi annuels prévus et réalisés



PERSPECTIVES 2023

La priorité pour 2023 est de maintenir la dynamique M'PRO, en garantissant l'animation, le suivi et l'évaluation du dispositif pour l'ensemble des établissements engagés, nouveaux ou plus anciens. Il s'agit également d'entretenir un effet d'émulation et d'entraînement par la valorisation des établissements les plus exemplaires.

L'objectif est également d'encourager au regroupement d'employeurs autour de Plans de Mobilités Employeurs Communs (PDMEC), sur un même site, et de décliner ainsi la méthode appliquée sur la Presqu'île scientifique (PDIE Giant), qui fait ses preuves, et le technopôle d'Inovallée (PDMEC Inovallée).

Rapporteuse : Coralie BOURDELAIN

Délibération n°15 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Liaisons inter-rives modes actifs Crolles/Brignoud - Objectifs et modalités d'une concertation conjointe avec le Département de l'Isère

2DL230012

Monsieur le Président Sylvain Laval: Je vous propose de passer au point suivant relatif aux mobilités partagées et actives, la liaison inter-rives entre Crolles et Brignoud sur les objectifs et les modalités d'une concertation conjointe. Madame la Vice-Présidente Bourdelain.

02:57:30

Coralie Bourdelain: Merci. On parle régulièrement de la création de notre liaison inter-rives Crolles Brignoud, nous avons concerté sur cet aménagement en 2021. On avait délibéré ici le 25 novembre 2021 pour approuver le bilan de cette concertation. Je ne vous rappellerai pas non plus que, malheureusement, en avril, le pont de Brignoud a brûlé, et donc suite à ça, il doit être reconstruit et le département a donc réalisé des études sur le second semestre 2022. Nous avons eu en début d'année une présentation du projet du département qui va consister à la reconstruction d'un pont routier qui sera de deux fois de voie. Actuellement, il y a une seule voie par sens, et de conserver le pont actuel pour pouvoir mettre les modes doux sur ce pont. Le fait de valoriser le pont actuel permet de réduire les impacts économiques et environnementaux, ce qui est intéressant. Le département nous a contacté, nous avons échangé avec eux et il a été décidé de mutualiser le franchissement de l'Isère, parce que nous n'allions pas reconstruire une passerelle alors que celle-ci allait être reprise sur l'ancien pont. Ça permet évidemment de réduire, comme je l'ai dit, les impacts environnementaux et les coûts sans dégrader le confort de l'aménagement, puisqu'on resterait sur une largeur identique à ce qui était prévu. Le seul petit bémol, c'est qu'on va rallonger un peu le tracé de 450 mètres sur une totalité d'un kilomètre cinq. Pour ce faire, le SMMAG va s'associer au département pour mener une concertation conjointe qui présentera la totalité du projet aux habitants du secteur. Le but sera de fournir une information claire sur ce projet global. On vise la participation de l'ensemble du public et le but est de recueillir les remarques et les attentes des usagers. Toutes les modalités de la concertation sont précisées dans la délibération. Je n'y reviendrai pas. Cette délibération aura lieu en avril, mai de cette année, très prochainement sur les communes de Crolles Villard-Bonnot et Froges. Évidemment, le SMMAG sera présent aux côtés du département pour mener cette concertation. Je vous demande que l'on puisse engager cette concertation avec le département. Merci.

03:00:27

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci, madame la vice-présidente pour ce projet effectivement important. Y a-t-il des demandes d'intervention ? Je n'en vois pas. Je propose de mettre aux voix. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? C'est adopté.

Exposé des motifs

Le SMMAG porte un projet de création d'une liaison inter-rives Crolles-Brignoud dans l'objectif d'encourager et de sécuriser l'usage du vélo et de la marche entre la zone d'activités de Crolles/Bernin et la gare de Brignoud. La traversée inter rives Crolles / Brignoud présente des enjeux forts à trois niveaux : pour les déplacements domicile-travail, avec un fort potentiel en combinaison TER + vélo, pour les déplacements domicile-étude, en lien notamment avec le lycée de Villard Bonnot, et pour les déplacements de loisirs, en lien notamment avec la voie verte.

En mai 2021, le SMMAG a organisé une concertation sur l'aménagement proposé, dans le but d'enrichir la conception du projet par les besoins et souhaits des usagers futurs de cette liaison. Par délibération en date du 25 novembre 2021, le comité syndical du SMMAG a approuvé le bilan de la concertation préalable. Au regard des avis exprimés, qui montraient que le projet était très attendu, le SMMAG a décidé de poursuivre l'opération en tenant compte des points soulevés lors de la concertation.

Dans la nuit du 4 au 5 avril 2022, un incendie criminel a gravement endommagé le pont de Brignoud (RD10) construit en 1935 et franchissant l'Isère sur une longueur de 102m. La circulation de tous les véhicules a dû être interdite jusqu'à la réouverture aux seuls véhicules légers le 13 décembre 2022. La réparation partielle de l'ouvrage, réalisée par le Département, ne permet pas le passage des poids lourds et en particulier des transports scolaires. Cette situation n'étant pas envisageable à long terme, le Département a pris la décision de construire un nouveau pont sur l'Isère afin de rétablir toute la circulation sur la RD 10 entre Crolles, l'autoroute A41 et la RD 10a en rive gauche de l'Isère.

Les études réalisées par le Département au second semestre 2022 ont permis de positionner le nouveau pont, de définir sa largeur pour lui permettre d'accueillir le trafic routier de la RD 10 en limitant les saturations et de pouvoir s'adapter à l'évolution des modes de déplacement dans les prochaines années. Pour valoriser le pont actuel et réduire les impacts économiques et environnementaux, le Département envisage de conserver les piles de l'ouvrage existant pour qu'elles supportent une passerelle légère dédiée au cheminement des modes actifs, qui seront ainsi éloignés du trafic routier.

Cette option de création d'une passerelle sur les piles du pont existant conduit le SMMAG à envisager une mutualisation des franchissements de l'Isère pour les modes piétons et les cyclistes. En effet, la mutualisation présente un avantage important, car elle réduit les impacts environnementaux et les coûts, sans dégrader le confort de l'aménagement (5m de large) pour les piétons et les cyclistes. Le tracé du parcours complet de la liaison inter-rives entre Crolles et Brignoud se voit cependant allongé de 450m, sur un total de 1,5km.

Les objectifs initiaux du projet demeurent inchangés, mais le projet évoluant, il est proposé que le SMMAG s'associe au Département pour mener conjointement une concertation en application des dispositions des articles L103-2 et R103-1 du code de l'urbanisme. Cette concertation permettra d'associer le public à l'élaboration du projet de pont porté par le Département et de ses incidences sur le projet de liaison inter-rives porté par le SMMAG.

Le processus de concertation préalable a pour objectifs de :

- Fournir au public une information claire sur les orientations du projet ;
- Viser la participation de l'ensemble du public ;
- Offrir la possibilité au public d'exprimer ses attentes, ses remarques, ses idées et permettre l'échange des points de vue concernant le projet.

Les modalités de la concertation proposées, qui devraient également être approuvées par la Commission Permanente de l'assemblée départementale le 24 mars prochain, sont les suivantes :

- La concertation se déroulera en avril / mai 2023 sur les communes de Crolles, Villard-Bonnot et Froges.
- Elle comportera :
 - la mise à disposition du public d'un dossier de concertation présentant le projet d'aménagement en mairies de Crolles, Villard Bonnot et Froges et au siège de la communauté de communes du Grésivaudan, ainsi qu'au format numérique ;
 - une information sur le projet dans les journaux locaux, sur les sites internet du Département de l'Isère, du SMMAG et des communes de Crolles, Villard-Bonnot et Froges ainsi que de la communauté de communes Le Grésivaudan ;
 - la mise à disposition, d'une adresse mél dédiée, et d'un registre dans les mairies de Crolles, Froges et Villard-Bonnot et au siège de la communauté de communes Le Grésivaudan, permettant de recueillir les observations du public ;
 - deux réunions publiques ;
 - trois permanences par les techniciens en charge des projets, une sur la commune de Crolles, une sur la commune de Villard-Bonnot et une sur la commune de Froges

- pour permettre aux habitants et aux associations qui le souhaitent de compléter leur information ainsi que d'exposer leurs avis ou observations sur les projets ;
- une permanence entre 12h et 14h dédiée aux personnes travaillant sur le Parc Technologique des Fontaines à Bernin.

Un avis de publicité diffusé dans la presse, sur les sites internet (notamment celui du SMMAG), et par voie d'affichage en mairie, informera des dates de début et de clôture de la concertation, ainsi que des dates, heures et lieux des réunions publiques et des permanences susmentionnées.

A l'issue de la concertation, le SMMAG établira un bilan de la concertation, qui sera arrêté en comité syndical du SMMAG, conformément à l'article L103-6 du code de l'urbanisme.

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 les articles L103.2 et suivants et R103.1 et suivants du Code de l'Urbanisme,
Vu la délibération du SMMAG du 25 mars 2021 définissant les modalités du projet de liaison inter-rives entre Crolles et Brignoud,
Vu la délibération du SMMAG du 25 novembre 2021 validant le bilan de la concertation préalable du projet de liaison inter-rives entre Crolles et Brignoud,

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 02 mars 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Confirme les objectifs poursuivis par le projet de création de la liaison inter-rives entre Crolles et Brignoud ;
- Décide d'engager conjointement avec le Département de l'Isère une concertation sur le projet de reconstruction du pont de Brignoud et sur l'actualisation du projet de liaison inter-rives entre Crolles et Brignoud, selon les modalités décrites ci-dessus et conformément aux dispositions de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme.

20,5 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 10 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 2,5 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Rapporteur : Laurent THOVISTE

Délibération n°16 - Mobilités urbaines - Gros entretien des voies tramway - Programme de travaux 2024/2025 - Validation de l'avant-projet

2DL230007

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons aux gros entretiens des voies de tramway, le programme de travaux 2024, 2025, monsieur Thoviste.

03:00:46

Laurent Thoviste: Merci monsieur le président. Effectivement, la programmation 2024, 2025, c'est dans le cadre du marché global. Vous avez les opérations qui sont prévues. Bien évidemment, ces opérations sont liées au diagnostic de l'état de l'infrastructure et intègrent en priorité ceux qui posent le plus de problèmes. C'est également une coordination en interface avec les projets communaux. Ce programme de gros entretiens pour cette période est un montant prévisionnel de 4 310 000 euros. Il vous est proposé d'approuver les études d'avant-projet et de lancer la consultation pour la passation du marché de travaux.

03:01:30

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

Exposé des motifs

Par délibération du 25 mars 2021, le Comité syndical du SMMAG a présenté le programme de travaux prévisionnel de gros entretien des voies de tramway pour les années 2022 à 2025, d'un montant global sur ces 4 années de 12 000 000 € HT, et a autorisé le Président à signer le marché de maîtrise d'œuvre relative à la réalisation de ce programme avec le groupement INGEROP (mandataire) / EGIS RAIL.

Par délibération du 24 juin 2021, le comité syndical a approuvé les études d'avant-projet (AVP) de la tranche ferme 2022/2023 des travaux de gros entretien des voies tramway pour un montant global de 6 919 900 € HT.

Par délibération du 25 novembre 2021, le comité syndical a attribué le marché de travaux pour la réalisation du programme 2022/2023 de gros entretien des voies tramway au groupement EUROVIA/ETF pour un montant de 4 358 856,21 € HT.

Concernant le programme 2024/2025, le SMMAG a notifié le 21 décembre 2022 l'affermissement de la tranche optionnelle n°1 à la maîtrise d'œuvre.

Le groupement INGEROP/EGIS a aujourd'hui livré les études d'avant-projet de la tranche optionnelle n°1 pour la réalisation du programme de travaux 2024/2025.

Sont prévues les opérations suivantes pour la période 2024/2025 :

Année	Ligne	Commune	Localisation	Travaux
2024	A/C	Grenoble	Chavant	Renouvellement de la bifurcation Chavant Nord
	A/C	Grenoble	Chavant	Renouvellement de la bifurcation Chavant Sud
2025	A	Grenoble/Fontaine	Pont du Drac	Renouvellement des 4 Appareils de Dilatation du Pont du Drac
	A	Grenoble	Berriat	Consolidation de 3 zones d'affaissement sur le cours Berriat
	B/D	La Tronche	Grand Sablon	Renouvellement de la communication 24C
	B/D	La Tronche	Grand Sablon	Renouvellement du branchement 25B
	B/D	La Tronche	Grand Sablon	Renouvellement du branchement 26B

Le montant global des travaux est estimé à 4 310 000 € HT.

Un plan de situation est présenté en annexe.

Cette proposition de programme est issue d'un diagnostic de l'état de l'infrastructure et d'une expertise réalisée conjointement par la maîtrise d'œuvre et l'exploitant.

Elle intègre également les actions à mener en priorité sur le réseau suite à la détérioration rapide de certains tronçons de voie.

Les études prennent en compte les autres opérations sur l'infrastructure, notamment le prolongement de la ligne D et le renouvellement de la bifurcation dite "des Tailées" sur le Domaine Universitaire. Vu ces interfaces, le programme est bâti de manière à regrouper l'ensemble des opérations sur la ligne C en 2024. Le programme 2025 est quant à lui organisé pour condenser les travaux sur les secteurs Berriat à Grenoble et Grand Sablon à La Tronche.

L'objectif est de limiter les contraintes sur l'exploitation tramway et de minimiser l'impact sur les usagers et les riverains.

L'organisation des chantiers tiendra compte des interfaces avec les projets communaux connexes. Elle sera réalisée en concertation avec les différents services des villes concernées et une attention particulière sera apportée à la communication auprès des riverains.

Il est proposé au comité syndical d'approuver l'avant-projet pour le programme de gros entretien des voies tramway sur la période 2024/2025 d'un montant prévisionnel de 4 310 000 € HT et de lancer la consultation nécessaire pour l'attribution du marché de travaux selon les règles de la commande publique en vigueur.

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 2021 présentant le programme de travaux prévisionnel de gros entretien des voies de tramway pour les années 2022 à 2025

Vu la délibération du 24 juin 2021 approuvant les études d'avant-projet (AVP) de la tranche ferme 2022/2023 des travaux de gros entretien des voies tramway

Vu la délibération du 25 novembre 2021 attribuant le marché de travaux pour la réalisation du programme 2022/2023

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 02 mars 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve les études d'avant-projet aboutissant à un programme de travaux sur la période 2024/2025 dont le coût prévisionnel s'élève à 4 310 000 € HT ;
- Décide de lancer la consultation pour la passation du marché de travaux.

20 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 16 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité

Délibération n°17 - Mobilités urbaines - Transport par câble : Convention de travaux entre le SMMAG et RTE - ligne 225kV

2DL220182

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante : une convention de travaux entre le SMMAG et RTE dans le cadre du projet de transport par câble.

03:01:46

Laurent Thoviste: C'est toujours moi. Je l'avais chargé, je ne l'ai plus. Il faut que je la recharge. Pardon, excusez-moi. Où est-ce qu'elle est ? C'est la seule que je n'avais pas imprimée. Elle a disparu, mais elle arrive. Ne vous inquiétez pas. Voilà. Comment elle s'appelait ? Effectivement, c'est lié au projet de câble. Je ne vous refais pas tout l'historique. Ça, vous l'avez, et vous l'aurez également dans la délibération suivante. Là, il se pose la question de la rehausse de la ligne deux fois 225 000 volts. Les études ont estimé qu'il était nécessaire d'établir une rehausse du pylône. Il est indiqué dans la délibération qu'effectivement, au regard des règles, le coût des travaux est à la charge du SMMAG. La convention qui est précisée en annexes précise les modalités de réalisation de ces travaux qui sont estimées à 702 800 euros. Compte tenu des enjeux du complexe et du calendrier, la convention prévoit un échéancier qui est adapté aux dernières étapes de validation du projet câble, ainsi qu'une clause de renonciation au cas où. Il vous est proposé de prendre en charge les frais engagés par la société RTE pour la modification de ces ouvrages situés sur la commune de Grenoble, en la hauteur de 702 800 euros, d'approuver la convention de travaux, et d'autoriser le président à la signer.

03:03:33

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

Exposé des motifs

Par délibération en date du 14 décembre 2017, le comité syndical du SMTIC, devenu SMMAG, a acté les principes du programme et du montage de l'opération de création d'une ligne de transport par câble entre Fontaine et Saint-Martin-le-Vinoux au nord-ouest de l'agglomération grenobloise. Le projet consiste à développer un mode de transport respectueux de l'environnement intégré au réseau de transport en commun de l'aire grenobloise. Il permet de franchir de fortes discontinuités et coupures qui contraignent la mobilité dans le secteur nord-ouest de l'agglomération.

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

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

Le franchissement du Drac et de l'autoroute A480, entre les stations L'Argentière (Sassenage) et Presqu'île Ouest (Grenoble), est un des tronçons les plus complexes du tracé du transport par câble. Dans ce secteur est notamment présente une ligne électrique 2 x 225 000 Volts appartenant au Réseau de Transport d'Electricité en rive droite. Les études préalables du transport par câble proposaient de faire passer le câble au-dessus du Drac, puis en dessous de la ligne électrique et enfin au-dessus de l'autoroute tout en assurant les gabarits de sécurité requis. Lors des études d'avant-projet en 2021, des relevés topographiques n'ont pas permis de confirmer cette hypothèse, invitant à rechercher une autre méthode de mise en compatibilité.

Par délibération du 21 octobre 2021, le SMMAG a approuvé la convention d'études nécessaires à la préparation de la rehausse de la ligne 2 x 225 000 Volts en rive droite du Drac, sur un tronçon d'environ 500 mètres.

Il résulte de ces études que la solution technique la plus économique pour la mise en conformité de l'ouvrage de RTE vis-à-vis du projet est d'implanter un support supplémentaire sur l'ouvrage afin de le rehausser.

Ainsi, il est proposé d'établir une convention de travaux entre le SMMAG et RTE qui précise les conditions techniques, financières et de délais pour la réalisation par RTE des travaux de modification de ses ouvrages, conformément aux résultats des études., afin de garantir la possibilité de réalisation du projet de transport par câble une fois les travaux réalisés par RTE.

Cette convention, annexée à la présente délibération, précise les modalités de réalisation des travaux pour un montant estimé à 702 800 €HT.

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

Les travaux du projet de transport par câble n'étant pas entrepris dans l'intérêt du domaine occupé par RTE, les coûts exposés ci-dessus, engagés par RTE pour procéder à la rehausse de la ligne 2 x 225 000 Volts, seront pris en charge par le SMMAG.

Compte tenu des enjeux complexes de calendrier entre le projet câble lui-même, les approvisionnements de RTE et la sensibilité des acteurs desservis par les lignes (CEA, CNRS...), la convention prévoit un échéancier adapté aux dernières étapes de validation du projet câble ainsi qu'une clause de renonciation.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

Vu la délibération du 14 décembre 2017 par laquelle le comité syndical a fixé les principes du programme et du montage de l'opération de création d'une ligne de transport par câble entre Fontaine et Saint-Martin-le-Vinoux au nord-ouest de l'agglomération grenobloise ;
Vu la délibération du 20 février 2020 par laquelle le SMMAG a attribué le marché global de performance au groupement POMA - GROUPE 6 – EGIS ;
Vu la délibération du 24 juin 2021 approuvant l'avant-projet du groupement POMA- GROUPE 6 – EGIS.

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 02 mars 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide de prendre en charge les frais engagés par la société RTE pour la modification de ses ouvrages situés sur la Commune de Grenoble, à hauteur de 702 800 € HT,
- Approuve la convention de travaux correspondante relative à la rehausse de la ligne 2 x 225 000 Volts pour la réalisation de la liaison par câble entre Fontaine et Saint-Martin-le-Vinoux,
- Autorise le Président à signer ladite convention, telle qu'annexée à la présente délibération.

15 voix pour – 5 abstentions (Pierre BEJJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Yann MONGABURU, Alban ROSA)

Grenoble-Alpes Métropole : 11 voix pour - 5 abstentions (Pierre BEJJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Yann MONGABURU, Alban ROSA)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix

Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés

Délibération n°18 - Mobilités urbaines - Transport par câble : avenant n°2 au marché global de performance

2DL230017

Monsieur le Président Sylvain Laval: Délibération suivante : avenant numéro deux au marché global de performance sur le même sujet, monsieur Thoviste.

03:03:48

Laurent Thoviste: On est exactement sur le même sujet. On a toute une liste de reprise d'études qui sont nécessaires pour continuer à faire avancer le projet. Je ne vous les liste pas toutes, puisqu'il y en a quand même une grande quantité. Ce qui vous intéressera certainement c'est la différence de coûts. Le marché passe de 55 559 640 à 55 497 384, ce qui fait une augmentation de 337 744 euros. Il vous est proposé d'approuver l'avenant au marché global de performance tel qu'il est annexé à la présente délibération, et comme d'habitude, d'autoriser le président à le signer.

03:04:32

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Y a-t-il des observations ? Je n'en vois pas. Je conclus de mettre aux voix des positions, des abstentions. Vous abstenez ? Cinq ou deux ? Je ne sais pas où en est l'état des pouvoirs. Trois ? Abstention de votre groupe. On ajustera les chiffres en fonction des présents. Merci beaucoup.

Exposé des motifs

Par délibération en date du 14 décembre 2017, le comité syndical du SMTTC, devenu SMMAG, a acté les principes du programme et du montage de l'opération de création d'une ligne de transport par câble entre Fontaine et Saint-Martin-le-Vinoux au nord-ouest de l'agglomération grenobloise. Le projet consiste à développer un mode de transport respectueux de l'environnement intégré au réseau de transport en commun de l'aire grenobloise.

Le transport par câble est identifié comme un maillon essentiel du réseau structurant de transports collectifs, au sein du schéma multimodal du Plan de Déplacements Urbains (PDU) approuvé le 7 novembre 2019. Il est également identifié dans les documents de planification tels que le SCOT et le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi). Il permet de franchir de fortes discontinuités et coupures qui contraignent la mobilité dans le secteur nord-ouest de l'agglomération : voie ferrée, RN481, Isère, A480, Drac,... Il dessert des polarités importantes et en développement, avec de grands projets d'aménagement tels que les Zones d'Aménagement Concerté des « Portes du Vercors » et de la « Presqu'île ».

Les grands objectifs du projet, qui respectent les orientations du PDU, sont les suivants :

- l'amélioration de la desserte des polarités actuelles et futures du secteur nord-ouest, en franchissant les obstacles grâce à une liaison fiable et rapide,
- le maillage du réseau de transports collectifs existant pour le rendre plus attractif que l'usage de la voiture individuelle.

Les études préalables ont montré que la solution câble était la plus adaptée pour répondre aux besoins de mobilité existants et futurs liés au développement du territoire nord-ouest de l'agglomération. En effet, cette solution est apparue comme optimale en comparaison d'autres modes tels que le bus, qui impliquaient des ouvrages de franchissement coûteux et complexes à insérer dans le territoire.

La réalisation du projet de transport par câble s'appuie principalement sur :

- un contrat d'assistance à maîtrise d'ouvrage,
- un contrat de type marché public global de performance, incluant la conception, la réalisation et la maintenance sur une durée transitoire de six années ;
- la prise en charge de l'exploitation par l'exploitant du réseau de transports en commun, via des clauses à préciser dans le futur contrat.

Par délibération du 20 février 2020, suite à décision de la commission d'appel d'offres réunie le 7 février 2020, le SMMAG a décidé d'attribuer le marché global de performance portant sur la liaison par câble entre Fontaine et Saint-Martin-le-Vinoux au groupement POMA (mandataire - 38340 VOREPPE) / GROUPE 6 / EGIS RAIL, pour un montant global et forfaitaire de 54 990 000 € HT hors maintenance.

Par délibération du 24 juin 2021, le SMMAG a réceptionné l'avant-projet du groupement POMA / GROUPE 6 / EGIS et a approuvé un avenant n°1 au marché global de performance actant les modifications du projet entérinées par cet avant-projet et portant le montant global et forfaitaire à 55 159 640 € HT hors maintenance.

Depuis, la phase de conception détaillée a commencé et permet d'affiner d'une part les caractéristiques d'usage et d'exploitation de la ligne et permet d'autre part d'adapter le projet aux évolutions normales de l'environnement et des infrastructures en interaction avec le projet ainsi qu'aux demandes des riverains et partenaires.

Aussi, pour approuver la conception détaillée, il est nécessaire de modifier le contrat du groupement POMA / GROUPE 6 / EGIS par l'intermédiaire d'un avenant n°2 comprenant :

- Reprise d'études pour la modification de l'implantation de la station Saint Martin le Vinoux – Hôtel de Ville.
- Conséquences du morcellement de la campagne d'investigations complémentaires (géotechnique) suite à refus initial d'autorisation de pénétrer sur des parcelles
- Reprise d'études pour la modification des locaux d'exploitation de la station Fontaine – La Poya.
- Reprise d'études pour le déplacement du pylône n°12 suite à concertation avec les riverains.
- Reprise d'études pour modifier les principes de dévoiement des réseaux en station Grenoble – Presqu'île Ouest pour prendre en compte une évolution du projet A480.
- Reprise d'études pour le déplacement des pylônes 16 et 17 suite à concertation avec les riverains et l'aménageur de la ZAC Presqu'île.
- Reprise d'études pour analyser les conséquences de l'application de réglementation environnementale 2020 (bâtiments).
- Reprise d'études pour la modification des locaux atelier-garage de la station Sassenage – Argentière pour amélioration du confort des futurs agents.
- Reprise d'études pour la modification des locaux bureaux de la station Sassenage – Argentière pour augmentation du nombre de bureau individuels.
- Reprise d'études pour la modification du principe d'insertion des pylônes dans certains espaces publics suite à concertation avec les riverains et les Communes.
- Reprise d'études pour la modification de la station Grenoble – Presqu'île Ouest suite à concertation avec les riverains et l'aménageur de la ZAC Presqu'île.

- Reprise d'étude pour la modification des structures de chaussée restituée en station Grenoble – Presqu'île Ouest suite à concertation avec les riverains et l'aménageur de la ZAC Presqu'île.
- Reprise d'études pour analyse de la faisabilité d'un système de mise à la terre automatisé.
- Conception graphique supplémentaire spécifique à une présentation du résultat des reprises d'études à des riverains.
- Conception et production de maquettes de grande taille pour alimenter une concertation réglementaire non prévue en complément des prestations prévues.
- Conception et production d'un prototype de cabine pour alimenter une concertation renforcée sur le thème de l'accessibilité.
- Reprise d'études pour la modification des modalités de stockage des cabines.
- Reprise d'études pour la mise en œuvre d'une toiture végétalisée en station Sassenage – La Saulée.

Le montant du marché hors maintenance passerait ainsi de : 55 159 640,00 € HT
à : 55 497 384,68 € HT

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 02 mars 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve l'avenant n°2 au marché global de performance, tel qu'annexé à la présente délibération ;
- Autorise le Président à signer l'avenant n°2 au marché global de performance, représentant une plus-value d'un montant de 337 744,68 € HT ;

15 voix pour – 5 abstentions (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Yann MONGABURU, Alban ROSA)

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

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix

Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés

Délégation de service public

Rapporteur : Sylvain LAVAL

Délibération n°19 - Mobilités Urbaines - contrat d'obligations de services public (OSP) 2022-2023 confié à la SPL M TAG pour l'exploitation du réseau TAG - Avenant 3

2DL230025

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à une délibération dans le domaine de la délégation des services publics dans les mobilités urbaines. Le contrat d'obligation avec la société M Tag pour l'exploitation du réseau et un avenant numéro trois. Je ne vous rappelle pas que nous avons un contrat d'obligation de services publics pour l'exploitation du réseau avec la société Tag, qui court jusqu'au 31 décembre de cette année. Nous avons déjà approuvé un avenant numéro un en août 2022, et un second décembre 2022. Là, il vous est proposé un avenant numéro trois, relatif à l'offre de transport qui, comme toujours, se régule en fonction des saisonnalités. Comme les années précédentes, il s'agit d'adapter au plus juste l'offre au regard, notamment de la saisonnalité scolaire et universitaire, en ajustant des fréquences sur les lignes de tramway ABE, et les lignes de bus C2 et C7. Vous avez le détail dans la délibération. Y a-t-il des demandes d'intervention ? Madame Belair.

03:05:58

Margot Belair: Merci. En effet, je veux bien dire un mot là-dessus. J'espère que ça ne rappellera pas autant de débats que sur le budget. En tout cas, vous n'allez pas être surpris de mon propos, ou peut-être, je ne sais pas. Peut-être un avis un peu nuancé sur cet avenant. Je vais peut-être vous surprendre, mais ça ne me choquerait pas que l'on puisse imaginer une baisse pour adapter au plus

juste l'offre de transport. Notamment, elle est justifiée sur le flux d'étudiants. C'est une baisse qui s'opère surtout sur le cœur urbain. J'ai envie de dire pourquoi pas si ça pouvait permettre un renforcement de l'offre dans le réseau périurbain. Ça pourrait justifier. Si ça pouvait permettre d'avoir plus de cadences en dehors des horaires, sept heures, dix-neuf heures pour des bus dans le grand Sud également. On pourrait penser à ça. Je pense par exemple à Notre-Dame-de-Commiers, mais à d'autres communes qui sont moins bien desservies. Peut-être que ces avenants, ils pourraient se dire qu'on réduit l'offre dans le cœur urbain, mais on amplifie celle du périurbain. Je pense qu'à l'heure de la ZFE, on en a parlé, on a eu le débat tout à l'heure. Ça serait profitable que ça soit comme ça qu'on organise l'adaptation au plus juste des besoins des habitants de la métropole. Ce qu'on nous propose c'est juste une réduction d'offre. Il n'y a pas d'ajustement dans l'autre sens. Ça fait plusieurs avenants qu'on a ces réductions. Vous comprendrez bien qu'on votera contre. On invite quand même le SMMAG à se questionner sur comment on peut avoir des avenants qui augmentent les cadences demain, qui augmentent les fréquences dans des zones où il y en a besoin, et notamment le périurbain. Aujourd'hui, encore une fois, on a une baisse d'œuvres sèches. Pour l'instant, on n'a pas ce travail très concret. Il est à l'étude, je le sais, mais on n'a pas ce travail très concret qui s'organise sur les zones périurbaines qui ont besoin d'offres pour faire ce report modal dont nous parlons depuis le début de cette séance. Merci.

03:08:07

Monsieur le Président Sylvain Laval: Madame Rabih.

03:08:11

Laetitia Rabih: Je ne m'abstiendrais pas évidemment. En revanche, je partage un certain nombre de choses qui ont été dites par Margot Belair. Effectivement, je renouvelle aussi le souhait que M Tag puisse proposer davantage de séances de travail concertées, notamment sur l'adaptation de l'offre dans les possibilités qui sont les siennes évidemment, notamment en vue de l'arrivée de la ZFE. À ce stade, je reste sur ma faim, concernant effectivement les réflexions qui pourraient être celles de M Tag. En tant qu'administratrice, je ne connais pas.

03:08:54

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci pour ces interventions. Effectivement, je crois qu'il y a deux sujets. Le sujet que vous évoquez, madame Belair, est un vrai sujet de fond sur lequel nous travaillons. Je pense que tout le monde partage l'orientation. C'est-à-dire, comment répondons-nous mieux demain au sujet de l'offre en direction de la périphérie ? C'est la démarche que nous avons engagée, qui est loin d'être aboutie, et qui ne va pas se régler en cinq minutes au regard de l'enjeu et de l'organisation qui va derrière. C'est aussi ce que relaie indirectement Laetitia Rabih. Évidemment, nous allons avancer sur ce point. En l'occurrence, ce n'est pas du tout l'objet de la délibération de régler cette question. Je pense que nous pouvons en convenir. Il s'agit juste effectivement d'un avenant de gestion d'ajustements saisonniers, comme nous le faisons depuis des années. Comme cela se faisait d'ailleurs par le passé, nous n'avons rien inventé. Ce sont évidemment deux choses très différentes. Il s'agit de s'adapter à une réalité d'usage très spécifique à la période universitaire, qui évidemment ne concerne pas l'ensemble du réseau, et qui est sur une période délimitée par définition. Néanmoins, le sujet que vous évoquez continuera à être travaillé. Il nous faudra évidemment apporter des réponses de qualité sur ces sujets. Je vous propose de mettre monsieur le président Trovero.

03:10:04

Jean-Paul Trovero: Merci. C'est par rapport à ces interventions, où c'est vrai que c'est un sujet qui est intéressant, délicat. Il nous faut travailler du mieux possible dans les mois et dans les années qui viennent. Simplement, c'est un petit point de détail. Ce n'est pas qu'un point de détail. C'est que pour l'instant, par rapport à l'intervention de Laetitia Rabih, M Tag n'a pas l'autorisation d'engager des crédits sur du développement de l'offre. On est plutôt sur la restitution de moyens non utilisés dans le cadre des contrats. C'est simplement une petite précision. Ça nécessite d'avoir effectivement des discussions. Nous sommes prêts à travailler ce sujet. Les kilomètres non parcourus sont restitués. M Tag ne conserve pas l'argent, donc il ne peut pas redéployer s'il n'a pas de mission qui lui est confiée en ce sens. En passant, sans refaire un débat effectivement ici. J'entends effectivement cette réponse. Ça fait à peu près trois ans que j'entends cette réponse. Le but, c'est un peu de pouvoir aller au-delà de ce renvoi de balle systématique. Ce dont je parle, c'est simplement d'avoir une qualité de réflexion prospective pour voir ensuite comment les choses aboutissent financièrement. Ça, je suis d'accord avec vous, monsieur le président, M Tag. En revanche, ce que je regrette, c'est qu'on n'ait pas effectivement ces discussions dans l'enceinte consacrée.

03:11:41

Monsieur le Président Sylvain Laval: Je crois qu'il faut rappeler la méthode. Nous avons engagé aujourd'hui un diagnostic en lien avec l'AURG sur ces questions. Évidemment, le moment venu, il y aura un travail à construire avec les sociétés de transport. Je rappelle que ça ne concerne pas que la Tag. Ça concerne aussi aujourd'hui le réseau TouGo. Cette démarche est engagée. Chaque étape s'enchaînera les unes après les autres en bonne cohérence. Nous avons besoin aujourd'hui d'identifier les besoins, de porter des diagnostics, de voir aussi les conséquences que tout cela a sur l'organisation, sur la ressource à dégager. Bien sûr, ce travail ne pourra pas se faire sans une collaboration avec les opérateurs de transports. C'est en cours, nous ne manquerons pas d'y revenir, rassurez-vous. Je vous propose de mettre aux voix cette délibération. Y a-t-il des oppositions ? Certains me disent qu'il y a opposition. Non prise de participation au vote de monsieur Trovéro. Y a-t-il des abstentions ? Le reste étant pour. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

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

Par **avenant 1** signé le 30 août 2022, les parties ont pris en compte les conséquences du contexte international sur les prix de l'énergie et le niveau d'inflation, ont mis en place des mesures de saisonnalité en matière d'offre de transport scolaire et ont acté le décalage du planning d'opérations de maintenance.

Par **avenant 2** signé le 15 décembre 2022, les parties ont notamment ajusté l'offre de transport en lien avec la réalisation des travaux de gros entretien de voies de tramway et ont mis à jour le programme pluriannuel.

L'offre de transport est adaptée tout au long de l'année en fonction des besoins et l'était habituellement au printemps au vu du départ de certains étudiants. Cette modalité n'a pas été prévue au contrat OSP en cours.

En effet considérant la baisse du nombre d'étudiants sur le campus à partir des vacances de Pâques et celle des lycéens et collégiens à partir du mois de juin, il apparaît pertinent d'adapter l'offre sur cette période de l'année. Ainsi il est proposé d'ajuster les fréquences sur les lignes de tramways A, B et E ainsi que sur les lignes de bus C2 et C7.

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

en K€2021	2022	2023
Forfait de charges de base	125 474 774 €	126 432 045 €
Forfait de charges Avenant 1	123 227 474 €	126 319 045 €
Forfait de charges Avenant 2	122 058 062 €	126 158 644 €
Ajustement d'offre Avenant 3		- 147 987 €
Forfait de charge Avenant 3	122 058 062 €	126 010 657 €

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

Vu la délibération du 07 juillet 2022 portant sur l'avenant 1 au contrat d'OSP
Vu la délibération du 15 décembre 2022 portant sur l'avenant 2 au contrat d'OSP

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 02 mars 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve l'avenant 3 au contrat d'obligations de service public tel que présenté ci-dessus et annexé à la présente délibération,
- Autorise le Président à signer l'avenant 3 au contrat d'obligation de service public.

14 voix pour – 5 contre (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Yann MONGABURU, Alban ROSA) – 1 NPPV (Jean-Paul TROVERO)

Grenoble-Alpes Métropole : 10 voix pour - 5 contre (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Yann MONGABURU, Alban ROSA) - 1 NPPV (Jean-Paul TROVERO)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix

Conclusions adoptées.

Rapporteur : Sylvain LAVAL

Délibération n°20 - Mobilités urbaines - Résiliation des conventions relatives aux mobiliers voyageurs

2DL230015

03:12:43

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante est relative aux mobilités urbaines, à une résiliation de convention pour les mobiliers voyageurs. Je vous rappelle que le SMMAG accomplit avec la société JCDecaux, un contrat de concession sur la mise à disposition, à l'installation, à l'entretien de mobiliers publicitaires et non-publicitaires, en matière de mobilité, installés sur 27 communes du secteur urbain de notre territoire sur le réseau Tag. C'est une convention qui a été délibérée le 27 juin 2019. Dans ces conventions, il y avait plusieurs éléments. Le raccordement des abris voyageurs à l'éclairage public, la collecte des poubelles installées par JCDecaux, le nettoyage des sols, le déneigement des quais et des trams et des bus. Le nettoyage et le déneigement des sols situés aux abords des abris relèvent aujourd'hui d'une compétence voirie exercée par la métropole, et de la propreté urbaine conservée par les communes. De fait, le SMMAG n'a pas de compétence particulière en la matière pour installer des poubelles au droit des abris voyageurs qui lui appartiennent, puisqu'elles relèvent de la propreté urbaine. D'ailleurs, il n'y en installe pas dans les secteurs ruraux, ou sur les arrêts à poteaux. Il est proposé de résilier ces conventions de mobiliers voyageurs. Concernant les poubelles, qui sont des éléments évidemment importants, les communes ont tout à fait la possibilité d'en continuer, d'en assurer la gestion si elles le souhaitent, par le biais d'une convention de mise à disposition sans aucune contrepartie financière. Le temps de la construction de cela doit pouvoir s'opérer en bonne intelligence avec les communes. Concernant le raccordement des mobiliers voyageurs à l'éclairage public qui est aussi un élément important, il est prévu contractuellement que la société Decaux rembourse ces sommes de consommation électrique des arrêts aux communes. Cela prend effet à partir du premier janvier 2020. Cela doit faire l'objet de conventions correspondantes. Cela n'a pas été fait jusqu'alors. C'est l'opportunité de le faire. Il y aura une convention type qui précisera les modalités de remboursement, et qui sera précisée à chaque commune. Cela permettra aussi d'opérer le rattrapage nécessaire. En résumé, pour l'année 2023, le SMMAG remboursera la totalité des prises en charge au titre de l'année 2022, puisqu'il y a un décalage d'un an. Il n'y a pas de changement en 2023 pour les communes. En 2024, cela portera uniquement sur le premier trimestre de l'année 2023. En 2023, 2024 et les années suivantes, tout en opérant le rattrapage, il y aura dorénavant le remboursement du raccordement à l'électricité des arrêts par JCDecaux aux communes. Voilà ce qui vous est proposé. C'est une résiliation des conventions et le fait de pouvoir prochainement, et rapidement signer des conventions sur l'éclairage public. Y a-t-il des demandes d'intervention ? Monsieur Cholat.

03:15:45

Florent Cholat: Merci beaucoup, monsieur le président. On en a déjà parlé en commission. Je voudrais rappeler un bout de propos. Pour notre part, nous nous inquiétons des conséquences de cette résiliation unilatérale tripartite, de cette convention tripartite entre le SMMAG, JCDecaux, et les 27 communes qui sont seulement les communes qui disposent des publicités sur leurs territoires. Il s'agit bien d'une rétribution liée en partie à la publicité. Au-delà de la charge supplémentaire aux

communes qui ne semblent pas ravir spécialement les communes en question, si j'en crois les retours lors de la conférence des maires, l'économie de cent millions d'euros de participation aux communes ressemble bien à une fausse bonne idée à mon sens. Cela, puisqu'à ce stade, rien ne permet de garantir le reconventionnement des communes à la suite de cette résiliation. Vous me direz que ce n'est pas grave. L'économie générale du contrat de concession n'en sera pas altérée. Je n'en suis pas si certain que ça, notamment pour deux points. Le premier, c'est que dans le contrat de concession, on apprend que l'amortissement financier des poubelles prévoit qu'il reste encore 315 000 euros à régler à date à JCDecaux pour l'installation de ces poubelles. La deuxième, c'est que dans la page 17 du contrat de concession, il est inscrit que les abris seront éclairés pendant les horaires de service, qui depuis, disposeront de l'éclairage atténué 30 minutes avant et 30 minutes après la première et dernière desserte, ou d'une extension selon les pratiques des communes. On se rend déjà compte que sur les 27 communes, il y a un certain nombre d'abris qui ne respectent pas cette règle aujourd'hui. Situées en zones périurbaines, elles sont desservies par des faisceaux, des cars régions. L'éclairage connecté à l'éclairage public, et l'éclairage des abribus couvrent une période bien plus longue que la période d'exploitation du réseau de transports en commun. Je prends un exemple sur une commune qui m'est chère, puisque j'en suis le maire. On a des abris de transports en commun qui sont en zones naturelles. Ces abris sont aujourd'hui éclairés toute la nuit. Ils sont d'extension, parce qu'ils sont reliés à un éclairage public dont la Dir Centre-Est nécessite que l'éclairage soit allumé. Cette publicité est présente toute la journée. Il n'y a que des cars région. À partir d'une certaine heure, il n'y a plus rien. Ça, c'est un exemple. Là où on rentre un peu dans un autre détail, c'est sur une deuxième partie. C'est plutôt sur la page 20 du contrat de concession. Vous me disiez en commission que cette déconnexion était possible, mais à la charge des communes. Peu d'abris et voyageurs seraient concernés par sa déconnexion, et la possibilité de pouvoir revenir à ce qui est prévu dans la page 17. Sauf que sur la page 20 du contrat de concession, il est inscrit que le concessionnaire prend en charge exclusive les différents branchements et raccordements, quel que soit le linéaire à réaliser aux divers réseaux, les fouilles, l'évacuation des déblais, les scellements et la remise en état des sols à l'identique à la fin du chantier, conformément aux règlements de voirie en vigueur. Plus loin, il est inscrit qu'avant tout nouveau raccordement, le concessionnaire devra installer, ou faire installer un organe de commande depuis le point de jonction dans le pied du mât à ses frais. C'est-à-dire qu'il est inscrit que c'est à la charge du concessionnaire de créer des raccordements et des accouplements entre le réseau d'éclairage public et l'abri voyageur. Par conséquent, considérant ces éléments du contrat, il semble qu'une part non négligeable des communes est susceptible de réclamer, à l'occasion de cette résiliation, l'extinction des abris voyageurs et de leurs publicités. Cela, pour respecter la loi. En l'occurrence, les abris, si je prends les deux abris qui sont sur la commune de Champagnier, ne respectent pas aujourd'hui la loi. Ils doivent être éteints entre une heure et six heures du matin, mais aussi pour des raisons aussi bien économiques. C'est un sans-abri sur certaines communes, ça a un certain coût économique et une raison évidemment écologique. Pour le coup, dans la mesure où un certain nombre de communes seraient amenées à éteindre l'éclairage public, il me semble qu'on est à ce stade sur des éléments qui sont de nature à remettre en cause l'équilibre général du contrat.

03:19:35

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Y a-t-il d'autres demandes d'intervention ? Monsieur Trovero.

03:19:40

Jean-Paul Trovero: Oui, je veux intervenir surtout en relais de Brahim Cheraa dont j'ai le pouvoir, mais pour faire une remarque. Il est demandé aujourd'hui effectivement que nous procédions au vote d'une délibération dans un contexte dont nous avons délibéré, discuté les contraintes financières du SMMAG qui sont indéniables. Sauf qu'à l'examen et surtout là, c'est plus la voix de certaines communes que je porte à travers cette intervention. C'est un report de charges du SMMAG vers les communes. Ce sont des communes qui sont déjà également en difficulté financière. Tout ça, pour vous dire que ça a été dit, mais je le redis. Ce n'est pas très bien vécu au niveau des communes considérées. Le problème de ces conventionnements qui datent de 2019, quatre ans à peu près, c'est que ce sont des conventionnements qui étaient dans le droit fil de la CLECT, de ce qui a été clecté dans ce qu'on appelait plus généralement, plus globalement en 2014, les CLECT dans le domaine de la voirie. Ça pose une question. C'est que le fait de dénoncer des conventions, de renégocier éventuellement des conventions, ce n'est pas ce que nous souhaitons. Ce n'est pas ce que je souhaite. Ce n'est pas le propos que nous tenons. Ça pourrait remettre des discussions au niveau de la CLECT et de relancer un débat au niveau de la CLECT. C'est bien et c'est clair. Ce n'est pas ici que ces discussions devront éventuellement être engagées. Nous ne prenons pas non plus le problème

juridique de ces aspects. C'est clair, puisque c'est au niveau de la métropole. Aujourd'hui, le SMMAG applique et nous demande d'appliquer une mesure. Elle est en lien direct avec les difficultés financières. Il ne faut pas se raconter d'histoires. C'est compréhensible que le SMMAG dise qu'il n'a plus à financer certaines choses, certaines actions. À un moment, il en était ainsi, parce que le SMMAG et la métropole avaient des ressources en conséquence. Ça posait peut-être moins de problèmes. Je rappelle que c'est quand même un coût difficilement supportable de plus pour les communes qui sont étranglées financièrement. Pour ces raisons, même si nous comprenons la position du SMMAM, nous nous abstenons, Brahim Cheraa et Jean-Paul Trovéro sur cette délibération.

03:22:43

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Juste quelques mots, monsieur Cholat. Pour vous rappeler que ce n'est pas une convention tripartite, mais c'est bien entre le SMMAG et les communes. JC Decaux n'intervient pas sur ce point-là. Après, dans tout ce que vous développez sur la question de l'éclairage, il y a certainement des choses qui sont à préciser et à affiner. Je rappelle que d'abord, la compétence éclairage public est aux communes. C'est aussi un problème technique que nous voyons bien de la capacité à découpler les arrêts du réseau d'éclairage public. Ça, nous sommes un certain nombre à le dire depuis un moment. Nous savons aussi que ce sont des investissements importants à la fois pour les communes et aussi pour le SMMAG. Il faut aussi travailler à cette planification qui est nécessaire, mais qui ne pourra pas se faire en un jour. Je pense qu'on partage tous cet objectif. Sur la spécificité que vous évoquiez chez vous, vous le disiez vous-même. Il y a un sujet avec la DIR. Il faut certainement travailler avec l'État sur ce point. Aujourd'hui, il n'y a aucune difficulté à ce que sur les périodes en dehors du service, les arrêts soient éteints. C'est même plutôt nécessaire et souhaitable. En tout cas, personnellement, je partage cette orientation. Après, s'il y a des problèmes techniques, ou d'un certain nombre d'acteurs, il faut pouvoir évidemment les régler. Après, sur le fond du dossier du contrat JCDecaux, ce n'est pas ici que nous allons refaire le débat. Ce contrat a été discuté et signé en 2019 dans la précédente mandature. Si vous avez des difficultés avec le contenu de ce contrat, je vous invite à vous rapprocher de mon prédécesseur qui l'a discuté. Ce contrat s'applique, et court encore pendant un certain nombre d'années. On ne va pas dénoncer en permanence le contenu d'un contrat qui a été discuté à son temps avec un certain nombre d'éléments, dont ceux-là. Cependant, s'il y a des sujets précis sur un certain nombre de communes, ils peuvent tout à fait être regardés et discutés en lien avec JCDecaux. Après, sur ce qu'indique monsieur Trovéro, je crois qu'il l'a dit lui-même dans son intervention. Effectivement, il y a des débats qui peuvent avoir lieu à certains endroits. Le vrai sujet c'est quelle est la compétence et quel est le rôle du SMMAG ? Force est de constater que nous n'avons pas de compétence en matière de propreté urbaine. Après, il y a peut-être eu des éléments où du côté de la métropole qu'il faudra peut-être discuter dans ce cadre. Nous ne pouvons pas ici mélanger les sujets et les instances. Le SMMAG doit être dans son rôle, et la métropole dans le sien. Il y aura peut-être d'ailleurs un sujet à regarder de ce point de vue, du côté de la discussion entre les communes métropolitaines. Juste un dernier point de précision, l'idée n'est pas de transférer des charges supplémentaires aux communes. Nous connaissons tous le contexte. Nous sommes tous ici élus maires, ou adjoints. D'ailleurs, c'est moi le premier. Simplement, les poubelles étaient déjà gérées par les communes et déjà prises en charge par les communes. Effectivement, il y avait un versement du SMMAG qui s'arrêtera dans quelque temps. Il n'y a pas d'obligation à maintenir cette prestation directement. Les communes étant déjà en charge de la propreté urbaine, et ils ont déjà des poubelles sur leurs espaces publics. Pour certaines d'entre elles, je ne dis pas partout et à tous les endroits, vraiment à proximité des arrêts, il peut tout à fait être interrogé. C'est la liberté de chaque commune de savoir si l'ensemble des poubelles doivent être conservées. Ce n'est pas une obligation. Elles peuvent être aussi enlevées si on considère qu'elles ne sont pas indispensables. Encore une fois, ce sera aux communes de l'apprécier au cas par cas. En l'occurrence, ce ne sera pas des charges supplémentaires. Ce sera un maintien à peu près équivalent. La compétence étant déjà exercée, il y a déjà du personnel qui l'effectue. Il faut vraiment aussi replacer les choses dans cet élément-là. Encore une fois, il appartiendra à chaque commune de décider de son organisation. Nous prendrons ce temps pour cela. Il vous est proposé de mettre fin à la convention. Pour autant, les poubelles ne vont pas disparaître. Les choix des communes se feront progressivement dans le temps et en concertation. Oui, monsieur Cholat.

03:26:31

Florent Cholat: Je vais reformuler autrement. Pour moi, l'élément nouveau, il est quand même dans le contrat de concession. C'est-à-dire que si je reformule, c'est que JCDecaux est-il bien conscient que compte tenu des termes du contrat de concession, c'est à lui de déconnecter tous les abris à sa charge, et arrête la charge financière importante que vous évoquiez par rapport à la déconnexion des

publicités lumineuses par rapport à l'éclairage public ? On est d'accord. Sauf que le contrat de concession prévoit que ce soit à sa charge la déconnexion. Ça a une marge qui change beaucoup dans l'économie de Decaux.

03:27:06

Monsieur le Président Sylvain Laval: Ce que je vous propose ce que nous évoquions ce point avec JCDecaux lors de la prochaine rencontre que nous aurons avec eux. Ils viennent nous voir régulièrement. On évoquera ce point en particulier. Je voulais répondre aussi sur un point. Il n'y a pas de charges pour le SMMAG sur les poubelles. C'est bien JCDecaux qui les a financées, qui les a posées, ou qui, le cas échéant, les déposerait. Il prendrait à sa charge l'ensemble de ces coûts. Il n'y aura aucune charge supplémentaire sur ce point ni pour le SMMAG ni pour les communes. Sur le reste, je crois que nous devons discuter de ce point avec l'opérateur. Je vous propose de mettre aux voix cette délibération. Y a-t-il des oppositions ? Opposition au groupe, deux abstentions. Le reste étant pour. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

Le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) est une autorité organisatrice de la mobilité dont les statuts prévoient qu'il exerce la compétence d'organisation de la mobilité sur le ressort territorial de ses membres, lesquels lui ont transféré cette compétence.

Le SMMAG conçoit et réalise tout aménagement et équipement qui y sont liés, notamment la mise en place et la gestion des mobiliers et abris voyageurs sur le secteur de Grenoble Alpes Métropole.

Le SMMAG a conclu avec la société dédiée SICM - JCDecaux France un contrat de concession portant sur la mise à disposition, l'installation, la maintenance, l'entretien et l'exploitation commerciale de mobiliers urbains publicitaires et non publicitaires destinés à la mobilité.

Les abris bus et tram de la société dédiée SICM – JCDecaux sont installés en secteur urbain et péri-urbain dans 27 communes.

Des conventions relatives aux mobiliers voyageurs ont été établies entre le SMMAG, les communes et Grenoble Alpes Métropole (Délibération du 27 juin 2019).

Ces conventions ont pour objet :

- Le raccordement des abris voyageurs à l'éclairage public
- La collecte des poubelles installées par la SICM-JCDecaux
- Le nettoyage des sols
- Le déneigement des quais tram

Le SMMAG verse chaque année environ un million d'euros à l'ensemble des communes dans le cadre de ces conventions.

Or, le nettoyage et le déneigement des sols situés aux abords des abris voyageurs de tramways et de bus relèvent de la compétence voirie exercée par la Métropole et de la propreté urbaine conservée par les communes. En effet, sont incorporés au domaine public routier les trottoirs ainsi que leurs dépendances et les voies de tramways qui sont considérées comme contribuant à la circulation routière.

De fait, le SMMAG n'a pas de compétence particulière pour installer des poubelles au droit des abris voyageurs lui appartenant : ces poubelles relèvent en effet de la propreté urbaine. Il n'en installe d'ailleurs pas pour les abris ruraux et les poteaux d'arrêt.

En conséquence, il est proposé au comité syndical de résilier les conventions Mobiliers voyageurs.

Concernant les poubelles, un courrier sera adressé aux communes pour leur proposer de les maintenir et d'en assurer la collecte par le biais d'une convention de mise à disposition sans contrepartie financière. Le temps nécessaire leur sera laissé pour mener leur réflexion et décider de leur stratégie en la matière. Ensuite, le SMMAG procédera au retrait des poubelles que les communes n'ont pas souhaité conserver.

Par ailleurs, concernant le raccordement des mobiliers voyageurs à l'éclairage public, il est prévu contractuellement que la société SICM – JCDecaux rembourse les communes pour les consommations électriques. Ce principe prend effet à partir du 1^{er} janvier 2020. Trois années sont donc à payer par la SICM - JCDecaux aux communes après signature des conventions correspondantes. Une convention type précisant les modalités de remboursement est en cours d'élaboration et sera présentée à chaque commune

Ainsi, les communes percevront pour les prochaines années :

En 2023 : la propreté urbaine et déneigement pour l'année 2022 (SMMAG)

En 2024, la propreté urbaine et le déneigement du 1^{er} trimestre 2023 (SMMAG)

En 2023-2024, le remboursement du raccordement à l'éclairage public des années 2020-21-22 (SICM – JCDecaux)

De 2024 à 2031, le remboursement du raccordement à l'éclairage public des années N-1 (SICM – JCDecaux)

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

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

Vu la délibération du SMTC en date du 7 février 2019 approuvant le choix du concessionnaire et du contrat de concession portant sur la mise à disposition, installation, maintenance, entretien et exploitation commerciale de mobiliers urbains publicitaires et non publicitaires destinés à la mobilité,

Vu la délibération du SMTC en date du 27 juin 2019 approuvant les conventions avec les communes et Grenoble-Alpes Métropole relative aux modalités d'entretien des mobiliers voyageurs,

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 02 mars 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide de résilier les conventions tripartites relatives aux mobiliers voyageurs conclues avec Grenoble-Alpes Métropole et les communes
- Autorise le Président à signer tous les actes d'exécution relatifs à cette résiliation.

13 voix pour - 4 contre (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Yann MONGABURU) - 2 abstention (Brahim CHERAA, Jean-Paul TROVERO)

Grenoble-Alpes Métropole : 9 voix pour – 4 contre (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Yann MONGABURU) - 2 abstentions (Brahim CHERAA, Jean-Paul TROVERO)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Conclusions adoptées.

Politique de déplacements

Rapporteur : Laetitia RABIH

Note d'information - Mobilités urbaines - Principaux résultats de l'enquête auprès des usagers sur l'opération de gratuité des TC des samedis précédant Noël

2NI230006

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante qui n'est pas une délibération. D'ailleurs, c'est une note d'information sur les principaux résultats de l'enquête auprès des usagers sur les samedis de gratuité précédant Noël. La parole est à madame Rabih.

03:28:04

Laetitia Rabih: Merci. Effectivement, sur proposition du groupe de travail tarification, il y a une décision de rendre gratuits, les transports en commun sur trois samedis avant les fêtes de fin d'année, les 10, 17 et 24 décembre. Les trajets en bus et tramways du réseau M Tag étaient offerts pour faciliter aussi les achats liés aux fêtes de fin d'année. Je vais passer, parce que je vois qu'effectivement la salle se vide. Il y a des enseignements tout de même qui sont effectivement très intéressants, qui ont été démontrés et collectés par trois enquêteurs, qui ont été positionnés de sept heures à dix-neuf heures sur trois sites d'enquête, à Fontaine La Poya, Grenoble, Victor-Hugo, Échirolles Grand-Place. Voici les principaux résultats de l'enquête : il est dit que les usagers qui se déplaçaient le faisaient principalement pour un motif d'achat courses pour 34 pour cent d'entre eux. Les loisirs représentaient

le deuxième motif de déplacement pour 25 pour cent d'entre eux, suivi du motif travail pour 21 pour cent d'entre eux seulement. Le motif achat est important, mais loin d'être exclusif. Le deuxième enseignement sur la fréquence d'usage des TC. Les enquêtes montrent que très majoritairement, ce sont des habitués des transports en commun pour 47 pour cent. Ils prenaient déjà tous les jours les transports en commun dans une proportion de 56 pour cent à Grand-Place, et 25 pour cent supplémentaires plusieurs jours par semaine. Les types de transport utilisés habituellement, hors gratuité pour 45 pour cent des enquêtés étaient titulaires d'un abonnement mensuel, 19 pour cent d'un abonnement annuel, 14 pour cent d'un ticket 10 trajets, et 11 pour cent d'un ticket unitaire. Les abonnés étaient largement majoritaires également sur ces trois jours de gratuité proposée. Soixante-huit pour cent des usagers avaient connaissance de la mesure de gratuité proposée par le SMMAG. Ils étaient plus nombreux à avoir été au courant à Victor-Hugo, 74 pour cent contre 72 pour cent à Grand-Place, et 59 pour cent à Fontaine La Poya. Sur les 319 usagers qui n'avaient pas eu connaissance de la gratuité, on trouve autant d'hommes que de femmes. Une surreprésentation des 18-24 ans et des plus de 65 ans et une sous-représentation de la tranche d'âge 25-34 ans. Soixante-huit pour cent des enquêtés se disent pleinement satisfaits de l'opération, huit pour cent des enquêtés sont satisfaits. Ils trouvent qu'il y aurait peut-être d'autres priorités d'action à mener par le SMMAG. Concernant la communication autour de cette mesure, 57 des personnes interrogées ont appris la mesure de gratuité directement sur le réseau M Tag. Treize pour cent l'ont appris via des réseaux sociaux, et 12 pour cent via le web. Le bouche-à-oreille a aussi son importance, avec 15 pour cent en moyenne, jusqu'à 21 pour cent sur le Pem Grand-Place. L'opportunité de prendre les TC gratuitement, 21 pour cent des personnes interrogées déclarent avoir pris les transports, parce qu'ils étaient gratuits. Parmi les 319 usagers, ils ont appris le jour de l'enquête que les transports étaient gratuits. Trente pour cent déclaraient qu'ils allaient en profiter le jour même, ou les samedis suivants, alors qu'ils ne l'avaient pas forcément prévu initialement. Parmi les 681 personnes ayant connaissance de la gratuité, 69 pour cent se seraient de toute façon déplacées en TC, même s'ils avaient été payants. De toute façon, beaucoup étaient effectivement déjà abonnés, titulaires d'abonnement. Treize pour cent se seraient déplacées en voiture si les TC n'avaient pas été gratuits, et 2,7 pour cent ne se seraient pas du tout déplacées. Pour un samedi habituel, sans gratuité, on recense environ 11 pour cent de fraudeurs qui voyagent déjà gratuitement. En outre, la part des non-abonnés est sensiblement la même que pour un samedi de gratuité. En synthèse, c'est une mesure qui a coûté 150 000 euros, soit environ 0,5 pour cent des recettes annuelles du SMMAG. Soixante-huit pour cent des enquêtés avaient connaissance de cette mesure, ce qui traduit une bonne notoriété de l'opération. C'est un chiffre qui démontre aussi l'intérêt d'anticiper au maximum les décisions de gratuité pour permettre effectivement d'assurer une plus large communication sur les deux réseaux. Parmi les 1 000 enquêtés, 179 déclarent avoir fait un report modal en raison de la gratuité. C'est seulement 18 pour cent des enquêtés. Parmi elles, seules 98 n'étaient pas déjà abonnées, soit 10 pour cent du total des enquêtés. Si on prend en compte le phénomène de fraude, il y a une résultante qui est assez claire, et qui dit que le report modal lié à la gratuité est réel, mais très limité. Il le sera encore plus à l'avenir. Depuis le premier janvier 2023, il y a la mise en place de la gratuité pour les moins de 10 ans, les mercredis, les samedis et les dimanches, ce qui réduit évidemment les freins du déplacement et des déplacements des familles sur notre réseau. Enfin, le report modal s'est fait pour moitié pour la voiture, pour moitié depuis la marche et le vélo. C'est une enquête qui permet ainsi de mettre vraiment en évidence un élément constaté régulièrement sur les réseaux de transports en commun. À savoir que la gratuité fait finalement autant concurrence au vélo, à la marche qu'à la voiture.

03:34:08

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci pour ces éléments, madame la vice-présidente. Y a-t-il des demandes d'intervention ? C'est intéressant de constater des éléments qui ne nous permettent pas aujourd'hui d'en faire des généralités absolues. Ces éléments donnent des orientations intéressantes dans les débats que nous avons, et qui confortent d'ailleurs des orientations qui sont observées régulièrement. Je crois que nous n'avons rien découvert dans ces éléments-là. C'est intéressant d'analyser les comportements des usagers sur ces sujets. Ça viendra alimenter nos réflexions dans le cadre de la réforme tarifaire que nous développons. Je vous remercie beaucoup. Nous en avons fini avec l'ordre du jour du Conseil. Je vous propose de passer aux cinq minutes de l'Observatoire des mobilités de l'aire urbaine.

Contexte et objectifs de l'enquête

À l'approche des fêtes de fin d'année, le SMMAG, sur proposition du groupe de travail tarification, a décidé de rendre gratuits les transports en commun.

Les samedis 10, 17 et 24 décembre, les trajets en bus et tramways du réseau M'TAG étaient offerts pour faciliter les achats de Noël (le réseau M'Tougo ne fonctionne pas le samedi). L'objectif premier était d'inciter à venir en transports en commun pour faire ses achats de Noël. Cette mesure était également complétée par des réductions sur le tarif des parkings.

Pour mémoire, dans le cadre du contrat d'obligations de service public pour l'exploitation du réseau de transport urbain, les journées de gratuité liées à des opérations commerciales donnent lieu à une révision forfaitaire de l'objectif de recettes, à hauteur de 30 000 euros courants pour un samedi type et 50 000 euros courants pour un samedi de décembre, dans la limite de 10 jours par an. La mesure de gratuité des 3 samedis de décembre a donc coûté 150 000€.

Une enquête a été menée pour connaître le profil des usagers ayant bénéficié de l'offre, leur pratique de mobilité, leur connaissance de l'opération et leur niveau de satisfaction. Une communication sur l'opération de gratuité a été faite sur les écrans déroulants à l'intérieur des bus et tramways, sur le site web M-Mobilités, sur les réseaux sociaux et la presse locale quelques jours avant l'application de la gratuité.

Trois enquêteurs ont été positionnés de 7h à 19h sur trois sites d'enquête (Fontaine la Poya, Grenoble Victor Hugo, Echirolles Grand Place). Les usagers ont été interviewés à la montée dans les transports en commun le samedi 10 et le samedi 17 décembre (il n'y a pas eu d'enquêtes le samedi 24 décembre). Au total, 1000 personnes ont été enquêtées, ce qui constitue un bon échantillon d'usagers pour un coût maîtrisé d'enquête de 8 000 € TTC.

Principaux résultats de l'enquête

Motifs de déplacements : Les usagers se déplaçaient principalement pour le motif achats/courses (34%). Les loisirs représentaient le 2e motif de déplacement (25%) suivi du motif travail (21%). Le motif achat est donc important mais loin d'être exclusif.

Fréquence d'usage des TC : Les enquêtés sont majoritairement des habitués des TC. 47% le prennent tous les jours (56% à Grand Place) et 25% supplémentaires plusieurs jours par semaine.

Titre de transport utilisé habituellement (hors gratuité) : 45% des enquêtés ont un abonnement mensuel et 19% un abonnement annuel ; 14% un ticket 10 trajets et 11% un ticket unitaire. Les abonnés étaient donc largement majoritaires.

Connaissance de la gratuité : 68% des usagers avaient connaissance de la mesure de gratuité proposée par le SMMAG (66% le 10 décembre et 71% le 17 décembre). Par ailleurs, ils sont plus nombreux à avoir été au courant à Victor Hugo (74%), contre 72% à Grand Place et 59% à Fontaine la Poya. Sur les 319 usagers qui n'avaient pas eu connaissance de la gratuité, on trouve autant d'hommes que de femmes, une sur-représentation des 18-24 ans et des plus de 65 ans, sous-représentation des 25-34 ans.

Satisfaction : 68% des enquêtés sont pleinement satisfaits de l'opération de gratuité. 8% des enquêtés sont satisfaits mais trouvent qu'il y aurait d'autres priorités d'actions pour le SMMAG.

Communication autour de la mesure : 54 % des personnes interrogées ont appris la mesure de gratuité sur le réseau M TAG (63% à Victor Hugo). 13% l'ont appris via les réseaux sociaux et 12% via le web. Le bouche à oreilles a son importance (15% en moyenne, 21% à Grand Place).

Opportunité de prendre les TC gratuitement :

21% des personnes interrogées déclarent avoir pris les TC parce qu'ils étaient gratuits.

Parmi les 319 usagers qui ont appris le jour de l'enquête que les TC étaient gratuits, 30% déclaraient qu'ils allaient en profiter (le même jour ou les samedis suivants) pour se déplacer en TC alors que ce n'était pas prévu initialement.

Parmi les 681 personnes ayant connaissance la gratuité :

69% se seraient déplacées en TC même s'ils avaient été payants (ces personnes en avaient déjà la nécessité et étaient pour beaucoup abonnées).

13,5 % se seraient déplacées en voiture si les TC n'avaient pas été gratuits (cette part atteint 18,3% sur le secteur de Grand Place) et 12,7% auraient circulé à pieds ou à vélo ; cela porte à 179 le nombre de personnes qui déclarent avoir fait du report modal (93 personnes depuis la voiture et 86 depuis les modes actifs), qu'ils soient abonnés TC ou non.

2,7% ne se seraient pas déplacés du tout.

Parmi les 359 non abonnés de l'échantillon, 237 personnes étaient au courant de la gratuité. 98 d'entre elles ont déclaré être en report modal en raison de la gratuité, soit 9% du total des enquêtés. La moitié d'entre elles se seraient déplacés à pied ou à vélo (47 personnes) et l'autre moitié en voiture (52 personnes).

Pour mémoire, un samedi habituel sans gratuité, on recense environ 11% de fraudeurs (qui voyagent donc déjà gratuitement). En outre, la part des non abonnés est sensiblement la même que pour un samedi sans gratuité (cf. enquête fraude novembre 2022), ce qui laisse penser que l'induction réelle est probablement moindre que celle déclarée.

En synthèse :

Une mesure qui coûte 150 000 €, soit 0,5% environ des recettes annuelles du SMMAG

68% des enquêtés avaient connaissance de la mesure de gratuité, ce qui traduit une bonne notoriété de l'opération. Ce chiffre positif démontre tout l'intérêt d'anticiper au maximum à l'avance les décisions de gratuité et de permettre à M'Tag (et le cas échéant M'Tougo) d'assurer une large communication préalable sur le réseau, qui est de très loin la principale source d'information sur une telle mesure ;

Parmi les 1000 enquêtés, 179 personnes déclarent avoir fait du report modal en raison de la gratuité (soit 18% des enquêtés), mais parmi elles seules 98 n'étaient pas déjà abonnées TC (soit 10% du total des enquêtés). Si on prend en compte le phénomène de fraude, il en résulte que le report modal lié à la gratuité est réel, mais néanmoins limité. Il le sera encore plus à l'avenir grâce à la mise en place, depuis le 1er janvier 2023, de la gratuité pour les – 10 ans les mercredis, samedis et dimanches, qui réduit les freins au déplacement des familles sur le réseau.

Ce report modal s'est fait pour moitié depuis la voiture, pour moitié depuis la marche ou le vélo. L'enquête ainsi réalisée permet ainsi de mettre en évidence un élément constaté régulièrement sur les réseaux de transport en commun, à savoir que la gratuité fait autant concurrence au vélo et à la marche qu'à la voiture.

Rapporteur : Sylvain LAVAL

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

2NI230004

03:35:09

Les 5 minutes de l'Observatoire: Bonjour à tous. Je vais vous présenter rapidement aujourd'hui, dans le cadre des cinq minutes de l'observatoire des mobilités, un bref point d'information sur l'observatoire de la sécurité des déplacements, ainsi qu'un bilan des accidents sur l'année 2022. Les objectifs de l'observatoire sont nombreux. Historiquement, l'observatoire est animé par le SMMAG depuis 2007 à travers une convention multipartenariale, signée par le SMMAG, la métropole, le préfet, le procureur de la République et le président du Conseil départemental. Les objectifs de l'observatoire sont de produire régulièrement des bilans détaillés, d'orienter les agitations des politiques de mobilité, mais aussi de cibler et prioriser les aménagements à réaliser en priorité.

C'est également de répondre ponctuellement à des questions particulières, notamment en matière d'évaluation de projets. Les analyses statistiques et cartographiques sont réalisées aujourd'hui à l'échelle du SMMAG. Les outils à disposition de l'observatoire sont nombreux. Ce sont à la fois les BAAC, les bulletins d'analyse accidents corporels, mais également les procès-verbaux anonymisés, mais également différentes campagnes de comptage, ou des mesures de vitesse que nous réalisons régulièrement.

Ces données permettent de réaliser des études d'enjeux, des diagnostics de sécurité et des évaluations de projets. N'hésitez pas à nous solliciter pour toutes demandes relatives à cet observatoire. Au niveau des premiers éléments de bilan, sur le premier graphique, on observe l'évolution du nombre d'accidents à l'échelle du SMMAG. On notera que le territoire de la métropole de Grenoble représente près de 70 pour cent du total des accidents à l'échelle du SMMAG, avec pour 2022, presque 189 accidents. On a comptabilisé 41 accidents sur le Voironnais en 2022. C'est en légère hausse par rapport à 2021. On a comptabilisé 43 accidents pour le territoire du Grésivaudan.

Durant les 10 dernières années, ça représente quand même 7 600 victimes d'accidents sur le territoire du SMMAG, pas loin de 190 décès. On observe une relative stagnation du nombre d'accidents et de victimes, et une baisse assez marquée en 2021, notamment liée à la pandémie, avec une moyenne par an de 276 accidents pour 19 tués.

Focus suivant : sur la répartition de la gravité des accidents par modes sur les 10 dernières années. On observe assez nettement que le nombre de victimes d'usagers de la voiture, soit plus de 5 000 victimes, est supérieur au nombre de victimes de tous les autres modes de déplacement réunis. Ce rapport est identique en 2022. Une autre analyse intéressante, c'est l'analyse temporelle des décès sur le périmètre du SMMAG. On voit la courbe du haut sur la répartition des décès selon le mois, qui met en évidence deux pics : le mois de mars et de juillet. Ce sont des mois forts. Également, en septembre, octobre. Des mois un peu plus faibles, de janvier, novembre et décembre, avec notamment des surmortalités liées aux grandes migrations. Sur le graphique en bas à gauche, on observe que les vendredi, samedi et dimanche et les jours de fête, ça représente quand même 53 pour cent de la mortalité routière. Il y a une surreprésentation des accidents le week-end.

Enfin, la grande majorité des accidents, la répartition horaire des décès se déroule deux jours aux périodes de pointe du matin et du soir. Il y a une légère représentation de la gravité la nuit que le jour. Pour information, toutes ces données accidents sont cartographiées. Les cartes sont également disponibles sur vos territoires sur demande. Un zoom sur les modes actifs sur le périmètre du SMMAG. Si on regarde le graphique du bas, notamment sur l'accidentalité et l'implication des cyclistes, on observe une légère baisse des accidents à cycles, de moins de neuf pour cent entre 2019 et 2022. Sur 2022, ce n'est pas loin de 41 accidents, pour cinq tués. À contrebalancer avec la hausse sur la même période 2022 de la pratique cyclable sur la base des compteurs permanents vélo. Si on regarde plus précisément aussi les classes d'âge des cyclistes tués sur le territoire du SMMAG, on retiendra que 57 pour cent des cyclistes tués ont plus de 55 ans. Quarante pour cent des accidents mortels ont lieu hors agglomération. En 10 ans, on a comptabilisé en moyenne trois tués par an sur le territoire du SMMAG. C'est toujours à pondérer par rapport à la hausse de la pratique cyclable. On vous a remis également les données au niveau national pour 2022, avec une hausse de l'accidentalité nationale pour les cyclistes qui ont perdu la vie de 30 pour cent.

Néanmoins, un rappel de l'exposition aux risques des cyclistes. Les études nous montrent que cette exposition aux risques mortels baisse quand la pratique cyclable augmente. L'indice d'accidents graves, ou mortels ramenés à la part modale, c'est ce que vous voyez sur le graphique haut, baisse fortement quand la part modale dépasse les trois, quatre pour cent. On est au-delà sur le territoire du SMMAG. Plus la pratique augmente, plus le risque diminue. Un focus aussi sur une étude. On vous propose également une étude sur les facteurs liés aux accidents mortels pour les usagers à vélo. C'est une étude multifactorielle qui a été développée par le Cerema pour le compte de l'ONISR, l'observatoire national de la sécurité routière, sur les facteurs déclenchant les accidents mortels. Cette étude a conclu que l'infrastructure joue pour 21 pour cent des facteurs déclenchant des accidents mortels. Les conditions de circulation : 23 pour cent, le véhicule : 28 pour cent, et le comportement des cyclistes et des autres usagers : presque 90 pour cent. On pourra retenir aussi qu'il y a des facteurs de surreprésentation par rapport aux accidents impliquant un vélo. Ces facteurs sont notamment multipliés par neuf si on ne porte pas de vêtements de haute visibilité. On le redit : « Cyclistes, soyez visibles et voyants sur l'espace public. » Un dernier focus sur les engins de déplacement personnels motorisés, ou sans moteur. Ces dernières années, il y a eu deux hospitalisations en 2020, quatre en 2021, huit en 2022. Il y a eu également un décès pour des EDP motorisés sur l'année 2021 et 2022. On retiendra qu'il y a un nombre d'accidents par habitant qui est relativement stable à l'échelle du SMMAG. La voiture reste le mode de transport, enregistrant le plus de victimes. La gravité des accidents pour les cyclistes est aussi relativement stable sur l'année 2022. Néanmoins, il y a une émergence de l'accidentalité des engins de déplacement personnels motorisés. Au-delà des chiffres, c'est plutôt une préoccupation forte qui relève davantage à une problématique de civisme, que d'accident qualité routière. J'en ai terminé.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci beaucoup. Est-ce que cela appelle à des remarques ? Je n'en vois pas. Merci beaucoup pour cette présentation. Je vous souhaite à tous une très bonne journée.

La séance est levée à 12h31

Le Président,

Sylvain LAVAL

La Secrétaire de Séance,

Margot BELAIR