



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

Séance du jeudi 11 mai 2023 à 09 heures 00

Procès-Verbal

Le jeudi onze mai 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 AUBERT DUBAYET- Siège du Département de l'Isère – 3^e étage – 7, rue Fantin Latour - 38000 Grenoble, sur la convocation en date du cinq mai deux mille-vingt-trois et sous la présidence de Sylvain LAVAL, Président du SMMAG.

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

Nombre de votants, présents et représentés : **25** de la n°1 à la n°2 ; **26** de la n°3 à la n°6 ; **27** de la n°7 à la n°14

Présents

Délégués de GRENOBLE-ALPES METROPOLE

Titulaires : Pierre BEJAJI de la n°7 à la n°14, Margot BELAIR, Brahim CHERAA, Florent CHOLAT, Dominique ESCARON de la n°3 à la n°14, Simon FARLEY, Sylvain LAVAL, Marc ODDON pouvoir à Laëtitia RABIH de la n°1 à la n°12, Laëtitia RABIH, Bertrand SPINDLER, Laurent THOVISTE, Jean-Paul TROVERO

Délégués de la Communauté de Communes du GRESIVAUDAN

Titulaires : Henri BAILE, François BERNIGAUD, Coralie BOURDELAIN,

Délégués de la Communauté d'Agglomération du PAYS VOIRONNAIS

Titulaires : Bruno CATTIN, Anthony MOREAU, Luc REMOND

Délégués du DEPARTEMENT DE L'ISERE

Titulaires : Joëlle HOURS pouvoir à Christophe SUSZYLO à la n°14, Sandrine MARTIN-GRAND, Christophe SUSZYLO

Absents ayant donné pouvoir sur toute la séance

Délégués de Grenoble-Alpes Métropole

Titulaires : Sylvain DULOUTRE pouvoir à Simon FARLEY, Christophe FERRARI pouvoir à Bertrand SPINDLER, Yann MONGABURU pouvoir à Margot BELAIR, Alban ROSA pouvoir à Florent CHOLAT

Délégués de la Communauté de Communes du GRESIVAUDAN

Titulaire : Christelle MEGRET pouvoir à Coralie BOURDELAIN

Délégués du DEPARTEMENT DE L'ISERE

Titulaire : Anne GERIN pouvoir à Sandrine MARTIN-GRAND

Absents Excusés

Délégués de GRENOBLE-ALPES METROPOLE

Titulaires : Pierre BEJAJI de la n°1 à la n°6, Dominique ESCARON de la n°1 à la n°2

Délégués de la Communauté d'Agglomération du PAYS VOIRONNAIS

Titulaire : Nadine REUX

Brahim CHERAA a été nommé secrétaire de séance

Sommaire

- Délibération n°1 - Compétences obligatoires - Règlement intérieur du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) - Modifications.....	4
2DL230052	4
Délibération n°2 - Mobilités Partagées, actives et intermodalité - Budget annexe Mobilités Partagées - Décision modificative n°1 exercice 2023.....	5
Délibération n°3 - Compétences obligatoires - SPL SAGES - Modification des modalités d'exercice de la Direction Générale	7
Délibération n°4 - Mobilités partagées, actives et intermodalité - Convention de partenariat avec le Comité d'Organisation du Tour Nord Isère pour l'organisation de l'édition 2023 de la course Alpes-Grésivaudan Classic - Autorisation donnée au Président de signer la convention	9
Délibération n°5 - Compétences obligatoires - Désignation d'un représentant du SMMAG au sein de l'association "Vélo et Territoires"	10
- Délibération n°06 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Convention d'objectifs avec l'association Civipôle - Année 2023	11
Délibération n°07 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Mise en place de la Zone à Faibles Emissions pour les voitures particulières et les deux-roues à moteur - Dispositif d'accompagnement	26
- Délibération n°08 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Marché de quasi-régie avec la SPL M TAG pour le dispositif d'accompagnement des habitants touchés par la mise en place de la Zone à Faibles Émissions pour les voitures particulières et les deux-roues à moteur sur le territoire de la Métropole de Grenoble - Autorisation donnée au Président d'attribuer et de signer le marché	31
- Délibération n°09 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Services de cartes prépayées distribuées dans le cadre de la mise en place de la Zone à Faibles émissions pour les voitures particulières et les deux-roues motorisés dans la métropole grenobloise - Autorisation donnée au Président de signer le marché.....	33
Délibération n°10 - Mobilités partagées, actives et intermodalité - Aide financière dans le cadre de la mise en place de la ZFE - Règlement des aides au changement de mobilité.....	34
- Délibération n°11 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Covoiturage Spontané, M'covoit Pouce, sur le territoire du SMMAG - Autorisation donnée au Président de signer le marché	37
- Délibération n°12 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Covoiturage spontané : Fourniture, exploitation, maintenance et développement de l'usage du service M Covoit Lignes + - Autorisation donnée au Président de signer le marché.....	39
- Délibération n° 13 - Mobilités urbaines - Mission de maîtrise d'œuvre pour la réalisation du prolongement de la ligne D à la gare de Grenoble - Autorisation donnée au Président pour signer le marché	42
- Délibération n° 14 - Mobilités urbaines - Perspectives d'évolution du réseau de transports structurants (tramway et bus)	51

00:10:07

Monsieur le Président Sylvain Laval: Bonjour à toutes et à tous. Je vous souhaite la bienvenue pour cette séance. Nous remercions le Conseil départemental de nous accueillir ce matin dans son hémicycle. Je crois que c'est un beau symbole de notre syndicat que de pouvoir se déplacer dans les différentes composantes du syndicat. Nous avons déjà eu une session au pays voironnais, au Grésivaudan. Nous voilà, ce matin au département et nous continuerons régulièrement de nous déplacer chez les uns et les autres. Je vous propose de commencer cette séance. On va faire l'appel nominal. Pierre BEJAJI n'est pas encore arrivé. Margot BELAIR, Yann MONGABURU est absent. Il a donné le pouvoir à madame BELAIR. Florent CHOLAT, il est là, il va re-rentre. Monsieur ROSA est absent, il a donné le pouvoir à monsieur CHOLAT. Monsieur Sylvain DULOUTRE n'est pas encore arrivé. Monsieur Dominique ESCARON n'est pas encore arrivé. Monsieur Simon FARLEY n'est pas encore arrivé. Monsieur Christophe FERRARI est absent. Il a donné le pouvoir à Bertrand SPINDLER, Sylvain LAVAL, présent. Marc ODDON n'est pas encore arrivé. Brahim CHERAA, Bertrand SPINDLER, Laurent THOVISTE, Jean-Paul TROVERO, Bruno CATTIN, Anthony MOREAU, Luc RAYMOND. Madame REUX est absente, elle a donné le pouvoir à Luc RAYMOND. Henri BAILE, François BERNIGAUD, Coralie BOURDELIN. Madame MAIGRET est absente. Elle a donné le pouvoir à madame BOURDELIN. Anne GÉRIN est absente. Elle a donné le pouvoir à Sandrine MARTIN-GRAND, présente. Christophe SUSZYLO et Joël HOURS. Merci beaucoup. Le quorum est atteint. Exact, madame RABHI, je m'en excuse. Je vous appelle, donc il faut dire présente. Je vous soumetts l'approbation du procès-verbal de la séance du 9 mars dernier, y a-t-il des remarques ? Je n'en vois pas. Je vous propose de l'adopter. Pas d'opposition ? Merci beaucoup. Vous avez reçu le rapport sur les décisions prises par délégation du comité syndical, est-ce que cela appelle des observations de votre part ? Je n'en vois pas non plus. J'en profite pour vous demander qui souhaite devenir secrétaire de séance, Y a-t-il un ou une candidate ? Monsieur CHERAA ? Merci beaucoup. Pas d'opposition, donc monsieur CHERAA est désigné secrétaire de séance. Je propose d'en venir à l'ordre du jour.

Administration générale - Ressources humaines

Rapporteur : Sylvain LAVAL

Monsieur le Président Sylvain Laval: La première délibération est relative à la modification, plutôt qu'un ajustement du règlement intérieur de notre syndicat, puisqu'il s'agit d'inscrire dans le règlement intérieur la possibilité que les séances publiques se tiennent dans différents lieux et notamment, dans les différentes structures qui composent le SMMAG, comme nous le faisons ce matin. C'est juste un ajustement de conformité du règlement. Je ne pense pas que ça pose de difficulté. Je propose de le mettre aux voix. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? C'est adopté. Je vous en remercie.

- Délibération n°01 - Compétences obligatoires - Règlement intérieur du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) - Modifications

2DL230052

Exposé des motifs

Le code général des collectivités territoriales prévoit que le Comité syndical du syndicat mixte établit son règlement intérieur dans les six mois qui suivent son installation.

Le contenu de ce règlement intérieur n'est pas défini par la loi, mais la jurisprudence a précisé que ce document ne peut porter que sur des mesures concernant le fonctionnement de l'assemblée délibérante ou qui ont pour objet de préciser les modalités et détails de son fonctionnement.

Par conséquent, un règlement intérieur a été adopté par le comité Syndical Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise(SMMAG) en date du 24 juin 2021. Afin de tenir compte de la réalité géographique

du territoire et ainsi permettre que, sous la proposition du Président, le Comité du SMMAG se tienne également dans un des territoires membres, il convient de réviser l'article premier du règlement intérieur.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
Vu la délibération approuvant le règlement intérieur du 24 juin 2023,
Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 04 mai 2023, et après en avoir délibéré,
le Comité syndical du SMMAG :
- Approuve le règlement intérieur du SMMAG ainsi révisé et ci-annexé

25 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 14 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

Département de l'Isère : 4 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Finances

Rapporteur : Bruno CATTIN

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à la question des finances avec une décision modificative numéro un, et je donne la parole au vice-président Bruno CATTIN.

Bruno CATTIN: Le premier point, c'est effectivement une décision modificative, mais qui est purement technique. Elle ne concerne que la section investissement. Elle s'équilibre en dépenses et en recettes, en investissements, notamment au redéploiement grâce au redéploiement de crédits entre chapitres d'investissement, et surtout une augmentation de l'emprunt prévisionnel d'équilibre de 484 kilo-euros sur le territoire du Grésivaudan. Cette inscription, elle est relative à une convention en co-maîtrise d'ouvrage pour l'aménagement de pistes cyclables du Grésivaudan. Cette décision de recours à l'emprunt, elle n'est pas obligatoire, et elle sera décidée en fonction des évolutions comptables qu'on voudra bien mettre pendant la durée de cet exercice. Voilà pour cette présentation.

00:14:49

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

Délibération n°02 - Mobilités Partagées, actives et intermodalité - Budget annexe Mobilités Partagées - Décision modificative n°1 exercice 2023

2DL230051

Exposé des motifs

Cette décision modificative ne concerne que la section d'investissement. Elle s'équilibre en dépenses et en recettes, en investissement notamment grâce au redéploiement de crédits entre chapitres d'investissement et à une augmentation de l'emprunt prévisionnel d'équilibre de 484 k€ sur le territoire du Grésivaudan.

Les évolutions budgétaires par chapitre sont présentées ci-dessous :

Section d'investissement :

Dépenses d'investissement :

CHAP.	DEPENSES	BP 2023	DM 2023	Total BP + DM
16	Emprunts et dettes assimilées	267 500,00		267 500,00
20	<i>P+R Rives Bièvres Dauphine Voironnais</i>		-180 000,00	
	<i>Pem Grand Place</i>		-20 000,00	
	<i>Arrêt ligne covoiturage</i>		-10 000,00	
	Total Immobilisations incorporelles	786 800,00	-210 000,00	576 800,00
21	<i>Recharge véhicules électriques</i>		40 000,00	
	Total Immobilisations corporelles	1 762 700,00	40 000,00	1 802 700,00
23	<i>Pem Domène</i>		-10 000,00	
	<i>P+R Rives Bièvres Dauphine Voironnais</i>		180 000,00	
	<i>Aménagement cyclables Grésivaudan</i>		484 000,00	
	Total Immobilisations en cours	3 578 500,00	654 000,00	4 232 500,00
Total dépenses réelles d'investissement		6 395 500,00	484 000,00	6 879 500,00
040	Opération d'ordre de transfert entre sections	90 000,00		90 000,00
041	Opérations patrimoniales	7 000 000,00		7 000 000,00
Total dépenses d'ordre d'investissement		7 090 000,00		7 090 000,00
Total dépenses d'investissement		13 485 500,00	484 000,00	13 969 500,00

Chapitre 20 – Immobilisations incorporelles :

Les 180 k€ de crédits inscrits sur le parking relais Bièvres Dauphines sont redéployés en immobilisations en cours.

Des ajustements de crédits pour 30 k€, dont 20 k€ sur le PEM Grand Place et 10 k€ sur les arrêts des lignes de covoiturage, sont opérés à la baisse.

Chapitre 21 – Immobilisations corporelles :

Les recharges de véhicules électriques sont abondées pour 40 k€ de crédits suite à une redistribution de crédits d'immobilisations incorporelles pour 30 k€ et d'immobilisation en cours pour 10 k€.

Chapitre 23 – Immobilisations en cours :

Le redéploiement d'une enveloppe d'immobilisations incorporelles de 180 k€ est prévu sur le parking relais Bièvres Dauphine ainsi que 10 k€ à la baisse sur le Pem Domène.

L'inscription de 484 k€ est relative à la convention en co-maîtrise d'ouvrage pour l'aménagement de pistes cyclables du Grésivaudan.

Recettes d'investissement :

CHAP.	RECETTES	BP 2023	DM 2023	Total BP + DM
16	<i>Aménagement cyclables Grésivaudan</i>	1 389 166	484 000	1 873 166
	Total emprunts et dettes assimilées	1 389 166	484 000	1 873 166
13	Subventions d'investissement	1 214 000		1 214 000
Total recettes réelles d'investissement		2 603 166	484 000	3 087 166
021	Virement de la section d'exploitation	2 767 334		2 767 334
040	Opération d'ordre de transfert entre sections	1 115 000		1 115 000
041	Opérations patrimoniales	7 000 000		7 000 000
Total recettes d'ordre d'investissement		10 882 334		10 882 334
Total recettes d'investissement		13 485 500	484 000	13 969 500

Chapitre 16 – Emprunts et dettes assimilées :

L'emprunt du Grésivaudan est en hausse de 484 k€ suite aux investissements d'aménagements cyclables. Il ne sera mobilisé qu'en fonction du besoin effectif.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
Vu la délibération approuvant le budget primitif 2023 du 09 mars 2023,
Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 04 mai 2023, et après en avoir délibéré,
le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve la décision modificative n°1 du budget mobilités partagées du SMMAG 2023

25,75 voix pour -

Grenoble-Alpes Métropole : 8,75 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

Département de l'Isère : 10 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Monsieur le Président Sylvain Laval : La délibération suivante est relative à la SPL SAGES, monsieur le vice-président.

Bruno CATTIN: Oui, là, ça concerne effectivement la SPL SAGES suite au départ d'un représentant au conseil d'administration de la société. Il avait été convenu que Philippe CARDIN assurerait l'intérim du mandat social de directeur général en attendant le recrutement du nouveau directeur général. C'est chose faite. Il est proposé de modifier les modalités d'exercice de la direction générale de la SPL afin de permettre au Président, monsieur Philippe CARDIN, de mettre fin à ses fonctions de directeur général.
Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Cela nous rappelle une opération bien connue sur une SPL qui occupe grandement le SMAG également. Y a-t-il des observations ? Je ne pense pas. Je propose de mettre aux voix. Pas d'opposition ? Ici, madame BELAIR. NPPV, deux, madame BELAIR. Pas d'autre NPPV de personne qui serait membre ? Si, madame RABIH également Monsieur SPINDLER, comme d'habitude. On est bon, on a fait le tour ? Trois NPPV, le reste étant pour. Je vous en remercie, monsieur ESCARON, vous n'êtes pas membre de la SPL SAGES. Tout va bien. Bonjour !
Henri BAILE: Salut ! La délibération est adoptée.

Délibération n°03 - Compétences obligatoires - SPL SAGES - Modification des modalités d'exercice de la Direction Générale

2DL230054

Exposé des motifs

Le SMMAG est actionnaire de la société publique locale (SPL) Sages (société d'aménagement) à hauteur de 5 % et dispose de 1 représentant au Conseil d'administration de la société.

Le Directeur Général de la SPL Sages a démissionné de ses fonctions avec effet au 16 septembre 2022.

Conformément aux dispositions de l'article 20.1 des statuts de la SPL SAGES et à l'article L 225-51-1 aliéna 1 et 2 du code du commerce disposant que :

« La Direction Générale de la société est assumée, sous sa responsabilité, soit par le Président du Conseil d'administration, soit par une autre personne physique nommée par le Conseil d'administration et portant le titre de Directeur Général.

Dans les conditions définies par les statuts, le Conseil d'administration choisit entre les deux modalités d'exercice de la Direction générale visées au premier alinéa. Les actionnaires et les tiers sont informés de ce choix dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat. », il a été

approuvé un changement de mode de direction, prévoyant que les modalités d'exercice de la direction générale seraient assumées par le Président du Conseil d'Administration pendant la période transitoire, en attendant le recrutement du nouveau Directeur Général.

Dans ce cadre, il a été proposé que le Président de la SPL Sages M. Philippe CARDIN assure l'intérim du mandat social de Directeur Général à compter du 17 septembre 2022.

Aux termes de l'article L. 1524-1 3ème alinéa du CGCT, l'accord des représentants du SMMAG sur la modification portant sur la structure des organes dirigeants de la SPL ne peut intervenir sans délibération préalable du Comité syndical approuvant cette modification.

Par délibérations du Conseil d'Administration de la SPL SAGES, en date du 14 septembre 2022 et du Conseil métropolitain en date du 30 septembre 2022, il a été approuvé que le Président de la SPL SAGES, M. Philippe CARDIN, assure l'intérim du mandat social de Directeur Général, en attendant le recrutement du nouveau Directeur Général.

Lors du prochain Conseil d'Administration de la SPL SAGES à intervenir, il sera approuvé le recrutement du nouveau Directeur Général.

Il est donc proposé de modifier les modalités d'exercice de la direction générale de la SPL SAGES, afin de permettre au président, M. Philippe CARDIN, de mettre fin à ses fonctions de directeur général, après le prochain Conseil d'Administration de la Société.

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 04 mai 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve la modification des modalités d'exercice de la direction générale de la SPL SAGES pour permettre au président de la SPL SAGES de mettre fin à ses fonctions de directeur général, après l'arrivée du nouveau directeur général de la SPL SAGES,
- Autorise le représentant du SMMAG au conseil d'administration de la SPL SAGES à voter en faveur de la modification de l'exercice de la direction générale.

23 voix pour - 3NPPV (Margot BELAIR, Laetitia RABIH, Bertrand SPINDLER)

Grenoble-Alpes Métropole :12 voix pour - 3 NPPV (Margot BELAIR, Laetitia RABIH, Bertrand SPINDLER,)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

Département de l'Isère : 4 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Partenariats - Adhésions - Subventions

Rapporteur : Sylvain LAVAL

00:16:24

Monsieur le Président Sylvain Laval : La délibération est adoptée. Nous en venons aux mobilités partagées et activées par intermodalité avec une convention de partenariat dans le cadre de l'organisation de la course cycliste Alpes Grésivaudan Classic. C'est une course cycliste qui est organisée dans notre département et particulièrement sur le territoire du Grésivaudan. Une course cycliste féminine qui a déjà eu lieu l'année dernière et qui se reproduira cette année avec un soutien important du département et du Grésivaudan. Le SMMAG a également été sollicité pour apporter une contribution. Je rappelle que cela permet à des jeunes coureurs de la région de découvrir le monde du cyclisme de haut niveau et qui permet à certains de rejoindre des équipes professionnelles. Cette année, nous avons une étape qui se déroulera sur une journée de 120 kilomètres avec 3100 mètres de dénivelé positif entre le Plateau-des-Petites-Roches et la commune du Haut-Bréda. Cela réunit à la fois 19 équipes et en même temps, près de 350 bénévoles sur notre territoire. Dans le cadre des compétences du SMMAG et de la promotion de toutes les pratiques du vélo, nous avons souhaité apporter un soutien, et il vous est proposé de reconduire un montant équivalent à celui

de l'année dernière, un soutien à hauteur de 12 000€ pour cette course. Voilà. Est-ce que cela appelle des observations ? Je n'en vois pas. Je vous propose de mettre aux voix cette délibération. Pas d'opposition ? Pas d'abstention ? C'est adopté. Merci.

Délibération n°04 - Mobilités partagées, actives et intermodalité - Convention de partenariat avec le Comité d'Organisation du Tour Nord Isère pour l'organisation de l'édition 2023 de la course Alpes-Grésivaudan Classic - Autorisation donnée au Président de signer la convention

2DL230026

Exposé des motifs

La deuxième édition de l'Alpes-Grésivaudan Classic, se déroulera sur notre territoire le dimanche 4 juin 2023 prochain. Cette course [cycliste](#) féminine française créée en [2022](#) par le Comité d'Organisation du Tour Nord Isère (COTNI), affilié à la Fédération Française de Cyclisme, a pour objectif de permettre aux jeunes coureurs de la région, de découvrir le monde du haut niveau pour espérer rejoindre une équipe professionnelle. Ce Comité est également à l'origine de l'[Alpes Isère Tour](#) ainsi que de la [Classique des Alpes Junior](#).

Cette année, le tracé proposera 120 km de course, avec 3100m de dénivelé positif, entre le Plateau des Petites-Roches et la commune du Haut-Bréda. Elle réunira 19 équipes dont l'équipe de France et comptera près de 350 bénévoles.

Dans le cadre de sa politique de déplacements et son objectif de promotion de la pratique cyclable, le SMMAG a apporté son soutien à la première édition de cet événement en 2022, par le biais d'une convention de partenariat pluri-annuelle et d'une subvention de 12 000€. Afin de garantir à nouveau, la réussite de ce grand rendez-vous sportif de forte participation citoyenne, tout en contribuant à mettre en avant les qualités de notre territoire, il est proposé au Comité Syndical du SMMAG d'attribuer au Comité d'Organisation du Tour Nord Isère, une subvention annuelle d'un montant de 14 400€ au titre de l'organisation de l'édition 2023 de l'Alpes-Grésivaudan Classic, tout en permettant la réalisation d'une campagne d'affichage dans les abris voyageurs selon les modalités prévues par la convention d'application 2023, 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,

Vu la délibération approuvant la convention de partenariat pluri-annuelle du 19 mai 2022

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 04 mai 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide de soutenir l'association du Comité d'Organisation du Tour Nord Isère pour l'organisation de l'Alpes-Grésivaudan Classic 2023 ;
- Décide de verser, à ce titre, une subvention d'un montant de 14 400€ à ladite association et d'autoriser la réalisation d'une campagne d'affichage dans les abris voyageurs, selon les modalités définies dans la convention de partenariat,
- Approuve la convention d'application 2023 avec le Comité d'Organisation du Tour Nord Isère telle qu'annexée à la présente délibération ;
- Autorise le Président à signer la convention d'application 2023 correspondante.

26,375 Voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 9,375 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

Département de l'Isère : 10 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Monsieur le Président Sylvain Laval : La délibération suivante est relative à la désignation d'un représentant du SMMAG au sein de l'association Vélo et Territoire. Cette association existe depuis 1999 et consiste en un réseau national qui a pour but de développer l'usage du vélo dans tous les territoires, et de nombreuses collectivités en sont membres, notamment des départements, des intercommunalités et des syndicats mixtes. Elle nous semble être tout à

fait adaptée à la structure de notre syndicat, donc il vous est proposé d'adhérer à cette association qui, à la fois, évidemment, promeut la pratique du vélo sur les territoires par le développement d'un maillage cyclable, qui promeut aussi l'utilisation du vélo par l'ensemble des usagers, et qui travaille aussi sur la dimension touristique du vélo. À la fois, évidemment, confirmer notre adhésion à cette structure, mais aussi désigner des représentants comme cela est nécessaire. Il vous est proposé de désigner madame Coralie BOURDELAIN pour représenter notre syndicat en tant que délégué titulaire, monsieur Luc RAYMOND en tant que délégué suppléant à cette association.

Y a-t-il des remarques sur cette délibération ? Je précise que les intercommunalités sont elles-mêmes membres d'autres structures de promotion du vélo à dimension plus urbaine, notamment la métropole de Grenoble dans un souci de répartition des caractéristiques des uns et des autres, il nous a paru plus souhaitable que nous répartitions de manière plus coordonnée les représentations dans les différentes structures pour ne pas opérer de doublons. Je vous propose de mettre aux voix. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? Je n'en vois pas. C'est adopté à l'unanimité. Je vous en remercie

Délibération n°05 - Compétences obligatoires - Désignation d'un représentant du SMMAG au sein de l'association "Vélo et Territoires"

2DL230053

Exposé des motifs

Depuis sa création en 1999 l'association Vélo & Territoires est un réseau national qui a pour mission de développer l'usage du vélo dans tous les territoires. Elle accompagne un réseau de plus de 188 adhérents mobilisés dans une dynamique collégiale pour construire la France à vélo en 2030.

Sa mission se décline en 4 axes :

- Mettre les collectivités territoriales en réseau pour contribuer activement à l'équilibre des territoires par l'aménagement d'un maillage cyclable les reliant entre eux et d'une planification favorable à la réalisation du réseau national ;
- Eduquer pour l'avenir et faire du vélo un outil de mobilité à part entière, une réponse au défi climatique, un outil au service d'une société inclusive et en bonne santé ;
- Faire de la France la première destination mondiale pour le tourisme à vélo, vecteur de retombées économiques et;
- Fédérer les acteurs nationaux pour porter la France au rang des grandes nations cyclables et participer à une ambition européenne pour le vélo.

Le SMMAG souhaite continuer à participer aux manifestations organisées par l'association « Vélo et Territoires », en s'appuyant sur son expertise et son réseau d'influence.

Il est ainsi proposé la désignation de Coralie BOURDELAIN en tant représentante titulaire et Luc REMOND en tant que représentant suppléant du SMMAG au sein de l'association.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
Vu l'adhésion du SMMAG à l'association « Vélo et territoire » en 2022,

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 04 mai 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Désigne Coralie BOURDELAIN en tant représentante titulaire et Luc REMOND en tant que représentant suppléant du SMMAG au sein de l'association.

24 voix pour - 2 NPPV (Coralie BOURDELAIN, Luc REMOND)

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour - 1 NPPV (Coralie BOURDELAIN)

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 2 voix pour – 1 NPPV (Luc REMOND)

Département de l'Isère : 4 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Rapporteur : Laurent THOVISTE

Monsieur le Président Sylvain Laval : La délibération suivante est une convention d'objectifs avec l'association CIVIPOL pour l'année 2023. La parole est à Laurent THOVISTE.
Laurent THOVISTE: CIVIPOL, c'est anciennement LAHGGLO. C'est une association qui regroupe les structures constituées, comités de quartier ou autres autour des questions de participation à la vie de la cité. C'est un relais auprès des associations d'habitants ancré dans les différents quartiers du territoire, et progressivement, d'ailleurs, qui sort un petit peu de l'agglomération grenobloise où il était historiquement constitué. Il y a un partenariat qui existe avec le SMTC depuis 2012 afin de promouvoir et de favoriser la concertation sur les sujets de mobilités. Vous avez le rapport d'activité pour l'année 2022 qui était joint à la délibération.

Il est proposé de poursuivre pour l'année 2023 ce partenariat en le centrant principalement sur les objectifs suivants : accompagner et faire vivre le changement géographique lié à la création du SMMAG. On a demandé à CIVIPOL d'être plus présent sur le Grésivaudan et sur le Voironnais. Promouvoir l'utilisation du PassMobilité chez les personnes peu engagées sur le sujet, promouvoir les solutions de covoiturage, promouvoir les solutions d'autopartage, puis aider au changement de comportement afin, notamment, de permettre de moins utiliser la voiture. Le montant total de subventions allouées pour 2023 est de 15 000€. Étant bien réprécisé effectivement ce que je disais tout à l'heure, c'est qu'on leur a demandé d'être présents sur l'ensemble du territoire et pas uniquement sur le périmètre de l'agglomération. Voilà ce qui vous est proposé, donc d'approuver les termes de la convention d'objectifs et d'accorder la subvention de 15 000€.

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

- Délibération n°06 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Convention d'objectifs avec l'association Civipôle - Année 2023

2DL230055

Exposé des motifs

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

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

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

Le rapport d'activité pour l'année 2022 est annexé à la présente délibération.

Il est proposé de poursuivre pour l'année 2023 le partenariat engagé avec Civipôle, dans le cadre du développement des démarches participatives concernant l'organisation de la mobilité et les projets favorisant les alternatives à l'autosolisme.

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

- Accompagner et faire vivre le changement géographique lié à la création du SMMAG ;
- Promouvoir l'utilisation du Pass mobilité chez les personnes peu engagées sur le sujet

- Promouvoir les solutions de covoiturage proposées par le SMMAG
- Promouvoir les solutions d'autopartage labellisées par le SMMAG, et en particulier Citiz
- Aide au changement de comportement :
 - o Aide aux habitants afin de leur permettre de moins utiliser la voiture
 - o Organiser des actions permettant d'assurer une meilleure connaissance et un meilleur respect du Code de la Route

Le montant total de subvention alloué est de 15 000 € pour l'année 2023, étant précisé que ces actions couvriront bien l'ensemble du territoire du SMMAG.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 04 mai 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve les termes de la convention d'objectifs entre le SMMAG et Civipôle,
- Décide d'accorder à Civipôle une subvention d'un montant de 15 000 € pour l'année 2023.

26,375 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 9,375 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

Département de l'Isère : 10 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Relations avec les usagers et opérateurs de mobilité

Rapporteur : Laetitia RABIH

Monsieur le Président Sylvain Laval : nous en venons, donc, aux délibérations relatives à l'accompagnement, à la mise en œuvre de la zone à faible émission pour les voitures particulières et les deux roues. Il y a plusieurs délibérations relatives à cette question. Nous en avons quatre. La parole est à la vice-présidente Laetitia RABIH. Je propose de les présenter dans l'ordre et la cohérence qu'elle souhaite puisqu'il y a une logique d'ensemble. Merci.

00:23:19

Laetitia RABIH : Merci, Monsieur le Président, chers collègues, vous le savez, c'est un sujet qui est un sujet d'actualité que nous menons. Nous sommes allés dans un certain nombre de vos communes, également au niveau métropole, puisqu'il y a eu une concertation volontaire engagée par la Métropole et son comité de pilotage, composé de 13 communes volontaires pour effectivement mettre en œuvre l'amélioration de la qualité de l'air qui, à la fois, nous oblige, et aussi les obligations, évidemment, issues de la loi climat et Résilience et le plan de protection de l'atmosphère. Cette zone à faible émission, elle vous est présentée aujourd'hui à l'issue de cette vaste concertation volontaire menée au dernier trimestre 2022. Les choses ont été posées devant les habitants. Effectivement, il s'agissait pour la Métropole, et aussi pour le SMMAG, de prendre en compte les éléments qui devaient être finalement des dérogations, des assouplissements pour l'acceptabilité finalement sociale de l'ensemble de ce projet. Un projet que nous menons aujourd'hui, en tout cas, de manière volontaire, bien que seule, et où nous espérons évidemment très rapidement avoir également des soutiens très fermes de la part de l'État.

Nous avons pris en compte les choses qui se sont exprimées. Cette ZFE sera non permanente. Elle sera active du lundi au vendredi de 7h à 19h, hors jours fériés. Son périmètre regroupera les 13 communes du Centre urbain métropolitain qui se sont portées volontaires. Il s'agit d'ECHIROLLES, FONTAINE, GIERES, GRENOBLE, La TRONCHE, Le PONT-DE-CLAIX, MEYLAN, SAINT-ÉGRÈVE, SAINT-MARTIN-D'HÈRES, SAINT-MARTIN-LE-VINOUX, SEYSSINET-PARISSET, ainsi que la ville de SEYSSINS.

Certaines voies seront exemptées, notamment les voies rapides urbaines, certains accès aux massifs des voiries d'accès et des parkings relais ou des gares localisés dans la ZFE afin de permettre le rabattement sur les transports en commun ou les modes actifs. C'est bien ce que nous allons chercher puisqu'il s'agit d'une ZFE mobilité et des voies d'accès évidemment aux principaux hôpitaux et cliniques. Cette ZFE rentrera en vigueur au 1er juillet 2023. Elle concernera les voitures particulières et les deux-roues à moteur qui sont non classés ou alors classés Crit'Air cinq, c'est-à-dire des diesels d'avant 2001 et d'essence avant 1997. Les autres étapes d'interdiction interviendront et vous en avez le schéma sur le corps de la délibération en janvier 2024, notamment pour le Crit'Air quatre, c'est-à-dire les diesels d'avant 2006, puis en janvier 2025 pour le Crit'Air trois concernant les diesels d'avant 2011 et les voitures essence ou deux-roues d'avant 2006, conformément à l'application de la loi.

À l'horizon 2030, pourrait intervenir une dernière étape avec l'interdiction des voitures Crit'Air deux, c'est-à-dire des diesels à partir de 2011, correspondant à ce qu'on nomme plus communément la sortie du diesel, effectivement, qui est aussi l'ambition et l'horizon de la métropole et de ses communes. Les trois premières étapes de cette ZFE feront l'objet d'un arrêté mis en consultation réglementaire à partir de ce mois de mai 2023. Une dernière étape de l'objectif métropolitain sur l'ensemble de la communication sur la ZFE serait la demande de conduire des études complémentaires, notamment concernant la capacité du système de mobilité, d'absorber des reports modaux à la hauteur des objectifs de transformation des mobilités de la ZFE. Ceci devra faire effectivement l'objet d'un autre arrêté spécifique prévu, en tout cas, à l'horizon 2024, donc assez rapidement. On le disait, du 3 octobre au 9 décembre 2022, la concertation volontaire menée dans les communes qui composent aussi le territoire du SMMAG, donc les trois territoires. Il y a eu un certain nombre d'expressions concernant des inquiétudes, des contestations sur la mise en place de cette ZFE ou plus particulièrement sur l'accompagnement qui serait proposé. La série de délibération que je vous présente ce matin permet de répondre à l'ensemble de ces demandes concernant des précisions sur l'accompagnement, les flexibilités, je vous en ai parlé tout à l'heure. On rappelle également que cette ZFE est surtout une opportunité d'encourager et d'accélérer l'évolution des mobilités des habitants du territoire à l'horizon 2030, notamment vers des pratiques moins polluantes, moins consommatrices d'énergie, plus utilisatrices aussi des modes actives, et plus utilisatrices évidemment de nos transports en commun et de l'ensemble de notre réseau partenaire, également vélo.

Puis, toutes les politiques qui peuvent être mises en place par le SMMAG et que vous connaissez, elles nous concernent particulièrement. Ça engage la métropole au titre de sa compétence en matière de qualité de l'air, mais ça concerne très précisément le SMMAG en tant qu'autorité organisatrice des mobilités. C'est nous qui sommes compétents en termes d'accompagnement au changement des comportements de mobilité. C'est réellement tout le projet aussi qu'il nous faudra accompagner, non pas le changement de la voiture, forcément, mais surtout l'accompagnement vers l'utilisation des mobilités douces. L'idée, elle a été dite

et redite. Il ne s'agit pas forcément de demander à chaque propriétaire de voiture des critères précisés par la loi de se séparer de la voiture, puisqu'il y a aussi des exemptions pour petits rouleurs, mais simplement de pouvoir délaissier sa voiture pour accéder et être accompagnée dans l'accès du changement de comportement et l'utilisation des mobilités partagées, transport en commun, mais aussi covoiturage, autopartage, ou tous les projets finalement menés par le SMMAG. Je dois vous présenter aussi ce matin le dispositif d'accompagnement, ces grands principes, les critères d'éligibilité et le calendrier prévisionnel, puisque c'est un dispositif qui est structuré et qui a fait l'objet d'un travail à la fois technique, très étroit entre le SMMAG et la Métropole, au titre notamment de leurs compétences respectives. Évidemment, il a associé les équipes de la SPL M TAG puisque M TAG sera l'opérateur qui assurera cette mise en œuvre opérationnelle. Il vous est notamment proposé dans l'ensemble des délibérations à venir, là, de contractualiser dans le cadre d'une convention constitutive de groupement de commandes entre Grenoble Alpes Métropole et le SMMAG, dont le SMMAG serait le coordonnateur.

Les critères d'éligibilité et l'ensemble du dispositif d'accompagnement sont évidemment inscrits dans les règlements des aides et délibérés ultérieurement par le SMMAG et Grenoble Alpes Métropole. Le dispositif d'accompagnement, lui, est conçu autour de blocs fonctionnels à la fois un entretien individualisé des aides financières au changement de mobilité et une aide financière également au renouvellement de véhicule. Vous avez un schéma avec beaucoup de couleurs qui est très joli. En l'occurrence, ce schéma résume peut-être plus rapidement à l'œil, mais je suis obligé quand même de vous le présenter à l'oral. L'ensemble de ces blocs fonctionnels qui constitueront le socle de parcours usager flexible. Il y a une première étape qui est une étape obligatoire, qui sera un temps d'accueil appelé entretien individualisé, qui sera effectivement mené par la SPL M TAG. Cet entretien individualisé, il est réservé aux habitants de la métropole, des 49 communes métropolitaines avec une résidence principale, en tout cas, située dans cette aire géographique-là et sous la condition également d'être propriétaire depuis plus d'un an d'une voiture de critères éligibles : voitures achetées avant la mise en place de la ZFE. C'est l'opérateur M TAG, notre SPL dédié, qui aura effectivement pour objet d'identifier avec un pôle de conseil dédié, d'identifier finement les habitudes, les besoins de déplacement de la personne qui viendra les consulter et qui se retrouvera dans l'un des deux critères et impacté de toute manière par la ZFE. Il s'agira pour la SPL M TAG de proposer l'ensemble de la palette des solutions alternatives à la voiture, et notamment de vérifier avec chacune des personnes les alternatives les plus adaptées à sa situation et à celles également de l'ensemble des membres de son foyer. C'est seulement à l'issue de cet entretien préalable que des aides financières pourront être proposées à la personne rencontrée et dans le respect de certains principes, c'est-à-dire l'attribution de l'aide, sous réserve d'avoir participé à cet entretien individualisé, mais aussi selon les besoins spécifiés : proposition d'aide au changement de mobilité, report modal ou d'une aide au renouvellement de véhicule, des aides non cumulables et plafonnés attribués sous conditions de ressources avec un revenu de référence inférieur à 22 983€.

À l'issue de la première année d'accompagnement, il y aura également une étape nécessaire pour poursuivre certains parcours. En deuxième étape, l'attribution d'une aide financière au changement de mobilité, visant notamment à aider le bénéficiaire à accéder à des modes alternatifs à sa voiture, avec des propositions de location de vélos, et également de transports en commun, de covoiturage, d'auto partage, et évidemment, l'ensemble de l'aide qui sera apportée financièrement serait inscrite sur une carte créditée qui serait

utilisable auprès de tous les opérateurs de mobilité ciblée sous l'exemple d'une carte, donc accréditée. Plusieurs choses, notamment deux cas de figure majeurs, si le foyer décide de se séparer de son véhicule interdit à la circulation, il aura accès à un bouquet de services complets de services de mobilité. On les retrouve avec les transports en commun du réseau M TAG, mais aussi du réseau TouGO, des cars Régions et du TER Auvergne-Rhône-Alpes, la location des Mvélo+, les voitures partagées de M covoit' Lignes+ et également du partenaire Citiez.

Les vélos et trottinettes en libre-service, notamment Dott, et la durée de l'aide sera d'un an plafonné à 1 000€ qui pourra être éventuellement prorogé deux ans avec une aide jusqu'à 1 000€ par an, sous réserve effectivement que l'entretien et les bilans intermédiaires soient réalisés avec le conseiller M TAG. L'aide financière totale pourrait aller jusqu'à trois fois 1 000€, ce qui représente déjà là, pour ceux qui font ce choix, une gratuité, non pas simplement du réseau M TAG, mais une gratuité réellement globale sur l'ensemble des solutions de mobilité alternatives à l'autosolisme. Deuxième cas de figure, le foyer décide de conserver le véhicule. À partir de ce moment-là, il y a prise en charge complète de l'accès au réseau M TAG ou au service Mvélo+ pour les membres du foyer calculé à l'euro près, plafonné à 1 000€ pour une année. Ensuite, évidemment, toujours pareil, après entretien, le bénéficiaire pourra choisir soit de bifurquer sur une aide identique au parcours numéro un avec un montant de trois fois 1 000€ sur trois ans qui pourrait lui être crédités s'il décide effectivement après un an d'abandonner son véhicule.

Ce parcours qu'on pourrait dire parcours combiné correspond au parcours numéro deux que vous avez sur vos schémas. Troisième possibilité, pour lui, c'est de sortir du dispositif d'accompagnement après un an d'aide, s'il ne souhaite pas abandonner son véhicule et charge à lui évidemment de trouver le véhicule correspondant aux obligations légales. Ce deuxième parcours est aussi jugé intéressant en matière de conduite au changement parce qu'il permet aux bénéficiaires de faire l'expérience d'alternative à la voiture sans obligation d'abandonner son véhicule dès le début. Politiquement, c'est quelque chose qui est extrêmement important pour nous, puisque nous savons qu'il y a des gens qui sont d'ores et déjà très concernés et qui sont réellement conscients du changement des comportements et tout l'intérêt effectivement d'améliorer la qualité de l'air.

Ce seront des gens qui, sans doute, ont déjà fait le choix du multimodal alternatif ou qu'ils le feront assez facilement. Puis, il y a ceux où il faut accompagner, et le deuxième parcours correspond réellement à cela, c'est-à-dire qu'on peut se sentir concerné. Pour autant, toutes les études, en tout cas, nous montrent aujourd'hui qu'on a une difficulté à changer de comportement. Même si j'avais lu une étude très récemment qui montrait que les Français, pas forcément ceux tout simplement de notre territoire, mais les Français en général, avaient finalement bien perçu les enjeux climatiques, notamment l'intérêt de se séparer de sa voiture ou de changer de mode et que pour autant, c'est vraiment le fait de se bouger et plutôt d'aller vers les transports qui est coûteux. C'est vraiment ça qu'on va aller chercher et qui nous appartient, qui nous oblige. Cette deuxième solution n'est pas qu'une solution comme ça, alternative, entre deux, c'est vraiment celle qui nous permettra de retrouver de nouveaux usagers sur l'ensemble de nos mobilités.

Enfin, il y a également l'attribution qui est pensée d'une aide financière au renouvellement de véhicule. Ce serait le parcours numéro quatre vers un véhicule à faible émission, qu'il soit en achat, en location longue durée, en rétrofit d'un montant pouvant aller de 2 500 à 3 500€, est

sous condition, là aussi: tout d'abord, que l'ancienne voiture acquise depuis plus d'un an, et avant l'interdiction de circuler, sera mise au rebut ou revendue, que la nouvelle à la nouvelle acquisition de véhicule soit Crit'Air zéro, Crit'Air un, au gaz ou hybrides rechargeables, Crit'Air un, essence à la condition d'être d'occasion, qu'elle soit évidemment aussi légère et faiblement consommatrice, de s'engager à ne pas revendre ce nouveau véhicule avant quatre ans ou avant d'avoir parcouru au moins un minimum de 40 000 kilomètres. Le montant des aides au renouvellement vous est résumé dans le tableau qui est sur le corps de la délibération. Ces aides au renouvellement étaient toutes déterminées pour permettre un changement de véhicule face à de différentes situations de vie des ménages et conditions des ménages dans les conditions actuelles des aides gouvernementales et des offres des constructeurs. Évidemment, elles seront susceptibles de pouvoir évoluer et d'être revues à la baisse, notamment dès lors que le véhicule électrique sera accessible au plus grand nombre. Étant entendu qu'il n'est pas dans les priorités de la Métropole de financer des véhicules, qu'ils soient neufs ou d'occasion. En complémentarité, nous avons également l'aide à l'achat de vélo que vous connaissez, qui a été mis en place par notre conseil syndical et accompagné par la Métropole. C'est une solution de mobilité active qui pourra être proposée par le conseiller en mobilité M TAG comme un élément de l'accompagnement.

Pour être, effectivement, mobilisé par les publics vulnérables, il existe également un dispositif d'accompagnement porté par la SPL M TAG qui devra faire l'objet d'une intermédiation par des relais ayant une connaissance du terrain social et en particulier des territoires politiques de la ville, des territoires également qui sont fragilisés et qui ont été repérés dans le diagnostic social du territoire métropolitain. Comme vous le savez sans doute, il y a effectivement, pour le Conseil métropolitain de juillet, la présentation qui est prévue de ce réseau de partenaires de solidarité et de proximité. J'aime bien. Merci pour la musique de fond, c'est pour le faste. Le dispositif d'aide métropolitain pour les publics vulnérables fragilisés, c'est un appel à manifestation d'intérêt porté par le Fonds d'accompagnement social aux transitions. Il y a, là, lieu et intérêt de regrouper un certain nombre d'acteurs qui ne sont pas des acteurs ni du numérique ni de la mobilité particulièrement, mais qui sont des acteurs connus et qui sont au plus près des publics fragiles pour créer ce réseau de solidarité de proximité autour, en tout cas, des conseils et en mobilité.

Vous avez le calendrier des mises en place. Il a commencé en février 2023 avec la signature de la convention constitutive d'un groupement de commandes entre la Métropole et le SMMAG, notamment en prévision du marché de quasi-régie à conclure avec M TAG pour la mise en œuvre opérationnelle du dispositif. En mars 2023, il y a eu le lancement des consultations pour le marché de quasi-régie avec la SPL, notamment pour le marché des cartes prépayées, donc à crédit. Le 7 avril 2023, le Conseil métropolitain a délibéré sur le cadre et sur le dispositif d'accompagnement. Le 11 mai, aujourd'hui, notre comité syndical doit effectivement délibérer sur le dispositif global d'accompagnement et approuver le règlement détaillé de l'aide financière tel qu'il a été présenté. Le 26 mai, c'est le Conseil métropolitain qui devra effectivement approuver le règlement détaillé de l'aide financière au renouvellement de véhicules. Juin 2023, le système d'information renseignement de premier niveau aux habitants est mis en place, notamment par le site internet, une ligne online, une campagne d'information. Les usagers pourront prendre rendez-vous par un entretien individualisé, notamment en remplissant un formulaire.

En 1er juillet 2023, ce sera la mise en place, l'entrée en vigueur de la ZFE mobilité sur nos territoires. En septembre 2023, le dispositif d'aide sera totalement en place avec des entretiens individualisés, donc le démarrage des aides financières. Le Fonds vert sera sollicité également pour financer ce dispositif d'accompagnement. Ainsi que des études complémentaires, la communication notamment et la signalétique, le Fonds vert pourra couvrir entre 30 et 80 pour cent du coût des actions de l'enveloppe mobilisable sur le territoire de la zone d'attraction de la ZFE et pourrait aller effectivement s'élever jusqu'à quatre millions d'euros. En conséquence, vous avez l'ensemble du délibéré qui vous propose d'accéder par votre vote et d'approuver, évidemment aussi, de confier la gestion du parcours usager à la SPL M TAG, et les différents dispositifs d'accompagnement, d'accès aux dispositifs, d'accès aux aides financières de manière plus générale. Merci, monsieur le président.

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci, madame la vice-présidente pour cette présentation d'ensemble de tout ce dispositif et de toutes ses composantes. C'est effectivement un sujet assez majeur pour une partie de notre territoire et de ses habitants, donc il était nécessaire de pouvoir prendre le temps de rentrer dans l'ensemble des explications. Y a-t-il des demandes d'intervention ? Monsieur TROVERO.

Jean-Paul TROVERO: Oui. Merci, monsieur le président. Bonjour à toutes et à tous. Mon intervention, je la fais en deux parties. La première partie en tant que conseiller du SMMAG : le SMMAG, on ne va pas refaire le débat sur l'acceptation. Ça a été dit, il y a une enquête publique, il y a des applications, il y a des modalités. Ça fait l'objet de large débat au conseil de GAM. Je retiens juste à dire que, en ce qui concerne notre groupe politique et notre sensibilité, nous sommes toujours dans l'inquiétude de l'acceptabilité sociale de nos habitants par rapport à cette mise en place de cette ZFE, donc toutes nos craintes ne sont pas levées, et nous resterons très vigilants par rapport à cette actualité que nous pouvons qualifier de brûlante. Ça, c'est la première partie de mon intervention.

La deuxième partie de mon intervention, je la situerai au niveau de M TAG, l'opérateur industriel. Puis je suis pour remercier effectivement le président du SMMAG, le président de la Métropole et aussi les présidents des deux intercommunalités qui sont présents au SMMAG pour avoir fait en sorte que l'opérateur industriel M TAG soit retenu pour être. Le facilitateur, l'accompagnateur de cette mise en place de mesures qui ont quand même une connotation sociale, donc d'amortisseur, nous l'espérons, social, même si on peut toujours dire qu'elle aurait pu aller plus loin dans certains domaines. En tous les cas, je tenais à dire au nom de M TAG, que déjà, l'entreprise, elle est très honorée de ce choix. Deuxièmement, la direction et le comité de direction sont bien entendu aussi complètement mobilisés.

Au-delà d'un comité de direction, ce sont surtout les équipes qui vont être mises à contribution qui sont mobilisées, qui sont prêtes à relever le challenge, qui sont motivées. Je l'avais déjà dit, mais je le redis. En tous les cas, il y a une grande motivation de la part de nos équipes. Je tiens à dire que c'est quand même, quoi qu'on en pense et qu'on en dise, un challenge qui n'est pas facile à relever. Puisque nous allons, et ça a été dit par Laetitia RABIH, vers des populations qui sont fragilisées pour la plupart, qui ne sont, financièrement, pas non plus toujours, à même de répondre à toutes les sollicitations, ça en est une supplémentaire, qui sont aussi éloignés de l'information, là, dans une grande majorité, donc il va falloir beaucoup informer, et bien souvent qui se réfugient dans le non-recours aux droits.

Ça, c'est qu'il y a un véritable challenge. On a beaucoup parlé de la cheville ouvrière, le pivot, c'est le conseiller en mobilité dans cette démarche importante. Ce que je tenais à dire, c'est que M TAG compte aussi s'appuyer sur les partenaires, Laetitia RABIH l'a dit. Dans les partenaires, effectivement, il y a le FAST. Même si au départ, ce n'est pas sa mission première, si on revient aux origines du FAST, il y a quand même d'autres partenaires. Il y a les CCS, puis il y a toutes les associations qui œuvrent dans le domaine des mobilités diverses et variées sur lesquelles nous comptons aussi collaborer, nous appuyer par rapport à cela. Prêt à relever le challenge, prêt à relever le défi, puisque cela fait partie, bien que ça soit centralisé, on l'a dit, les aides, on va dire sur un périmètre plus restreint que le grand périmètre du SMMAG. Nous serons aussi très attentifs à toutes les demandes exprimées par les territoires qui sont membres du SMMAG en priorité, mais également qui peuvent avoir une cotation plus éloignée.

Parce qu'il y a des personnes qui sont appelées à se déplacer sur le périmètre de la ZFE et il faut qu'on prenne ça en compte. Il faudra qu'on articule tout ça. Deux petits points de vigilance quand même. J'attire votre attention. Ça a été dit par Laetitia RABIH. Je m'arrête sur le calendrier. Il a été dit que les entretiens débuteraient au 1er juillet, si j'ai bien compris. J'avais déjà alerté le président du SMMAG. Je le redis d'une manière très officielle, nous ne sommes pas certains d'être prêts à faire les premiers entretiens au 1er juillet. Pour des raisons techniques, il faut recruter, il faut mettre les choses en place. Nous avons les locaux, donc ce n'est pas un problème de locaux. C'est un problème d'information, de diffuser l'information, de trouver les profils, et surtout c'est un problème où nous sommes sur une période de renouvellement des abonnements, etc. Les mêmes équipes sont mobilisées, donc un point de vigilance. Nous essayerons. Nous n'en sommes pas sûrs. Nous préférons plutôt dire : 1er septembre, voire début septembre, pour être tout à fait clair sachant qu'il y a un congé au milieu.

Deuxième point de vigilance, il faut absolument aussi que nous soyons en capacité, en transversalité, de mettre en œuvre dans le même tempo les différents prestataires ou les différents alternants. Il y a le prestataire pour les cartes, ça a été dit. Il y a d'autres prestataires ou d'autres accompagnements dans le monde de l'informatique, dans le monde de l'information. Il faut que nous soyons bien articulés aussi. Parce que des fois, le petit grain de sable, il fait que la machine, elle se dérègle ou ne fonctionne plus comme elle devrait fonctionner. Un deuxième point de vigilance dans l'articulation, dans ces domaines que je viens de citer. Puis une remarque, je crois que c'est à Toulouse que ça a été mis en place, que les caisses ont même pris une remarque sur l'abandon du véhicule ou la mise au rebut du véhicule ou la vente du véhicule lorsqu'il s'agit dans ce cadre-là. Il sera peut-être dans le cadre des partenariats. Puisqu'il y a Toulouse, je crois que oui, ils l'ont mis en place. C'est d'avoir aussi pour nos usagers, pour celles et ceux qui feraient ce choix-là, d'abandonner le véhicule, de le mettre en route, d'avoir une liste de garages agréés ou de caisses. Je ne sais pas comment il faut le dire, mais qu'on soit organisé aussi par rapport à ça. Que les personnes, elles sachent dans une première liste vers qui aller en toute confiance, et que nous soyons aussi en capacité de dire oui, vous pouvez aller à tel endroit. Parce qu'il y a des fois des véhicules, vous savez, qui ont des cartes, et il faut même payer parfois. Par rapport à ça, je pense qu'il y a un point de vigilance. Toulouse l'a fait. Ils ont donné une liste de professionnels agréés. La revente aussi, il faut être attentif à ça, parce que la revente d'un véhicule qui ne peut plus circuler, certains ont des défauts, ça pose aussi d'autres problèmes. Notamment, ça peut créer des filières que je qualifierai de trafics pour ne pas

dire autre chose, là aussi, à surveiller de très près. Mesdames, messieurs, j'en ai terminé pour mon intervention.

00:54:05

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

00:54:10

Florent CHOLAT : Merci beaucoup. Bonjour à toutes et à tous. Je vais faire une intervention très courte. Tout d'abord, pour vous remercier d'avoir modifié la délibération suite aux commissions que nous avons eues il y a quinze jours ou une semaine, je ne sais plus. C'est une preuve qu'il est possible d'avancer ensemble quand on arrive à s'écouter et que c'est très positif. Il reste quelques points de désaccord, notamment autour de la question du service d'autopartage Cities, qui n'est pas inclus dans le bouquet offert aux usagers dans le scénario deux, et qui pourtant, couplé au vélo, aux transports en commun, facilite l'abandon du véhicule individuel et les changements de mobilité. Cependant, notre but n'est pas ici de refaire le débat du conseil métropolitain. Il a déjà été suffisamment long. Il a duré, je crois, pas loin de quatre heures de mémoire en conseil métropolitain. En cohérence avec ce vote au conseil métropolitain, nous nous abstiendrons sur les quatre délibérations. Simplement, considérant que, malgré les modifications de cette délibération, ce dispositif d'aide ne nous semble pas encore suffisant aux égards et aux changements importants qu'implique la mise en place d'une ZFE sur notre territoire. Merci

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

00:55:27

Dominique ESCARON : Merci, monsieur le président. Moi, j'ai une position un peu particulière. Parce que depuis le début, on explique que la ZFE, c'est quand même une usine à gaz complexe qu'aujourd'hui, la plupart de nos concitoyens n'ont absolument pas compris de quoi il s'agissait, et comment ça allait se passer en particulier. Là, on rentre dans une deuxième phase. Moi, j'entends la sensibilité de la vice-présidente ou ce qu'a rappelé Jean-Paul TROVERO sur le fait qu'effectivement les personnes les plus fragiles, celles qui ont le plus de difficultés financières vont être le plus exposées à cette ZFE, auront le plus de difficultés à y répondre. J'entends bien tout le train de mesures qu'a rappelé la vice-présidente pour faire face à tout ça. Moi, j'ai l'impression qu'on fabrique une seconde usine à gaz. C'est-à-dire après celle de la ZFE, on fabrique l'usine à gaz pour essayer de compenser les difficultés que la première usine à gaz a créées. Moi, je ne suis pas sûr qu'on soit dans une vision qui va devenir facile pour les gens qui en ont vraiment besoin. Moi, je prends le cas de la carte, entre guillemets, de crédit bancaire qu'on va proposer. Ça me paraît une affaire particulièrement complexe qui va encore une fois toucher qu'une partie, je pense, assez faible, des gens qui en auraient vraiment besoin. Peut-être toujours les mêmes spécialistes qui sont à l'aise dans ces jungles où il faut des papiers, des dossiers, des comptes en banque, avoir des moyens bancaires qui me paraissent absolument complexes par rapport à la réalité de celui qui a une petite voiture assez ancienne, qui lui permet d'aller au boulot ou de faire deux ou trois choses. On va être encore une fois complètement décalés. Je trouve que la lisibilité globale de tous ces dispositifs n'est pas du tout en phase avec la réalité de la contrainte qu'on aimerait fixer, et qui, j'ai peur, ne soit, d'une part, pas

appliquée, et d'autre part qui ne répond pas aux véritables besoins de ceux qui en ont besoin. C'est pour cela que moi, j'ai vraiment une position très réservée sur tous ces dispositifs que je trouve encore une fois beaucoup trop complexes. Ce n'est pas lisible. Discutez autour de vous sur la ZFE, vous verrez que les gens n'ont plus rien compris. Ils ont compris qu'il allait y avoir des restrictions, mais entre toutes les dérogations, tout le monde se dit qui passera à travers et ensuite tous ceux qui sont encore plus reculés par rapport à l'information, par rapport à toutes ces données-là. Moi, j'ai peur que non seulement, ils ne comprennent pas la ZFE, mais en plus ils ne comprennent pas les aides qu'on aurait pu leur apporter. Moi, je serais plutôt contre ce train de mesures dans la mesure où, même si dans l'esprit il n'est pas mauvais, mais dans les faits, il ne sera pas applicable.

00:58:37

Monsieur le Président Sylvain Laval Madame Sandrine MARTIN-GRAND ?

Sandrine MARTIN-GRAND: Merci, monsieur le Président. Je voudrais effectivement rebondir. Vous connaissez désormais la position du département sur la ZFE. Je ne vais pas y revenir, simplement étayer un petit peu la posture qui avait été prise lors de la concertation. Pourquoi demandions-nous à reporter de trois ans sa mise en place ? C'était justement pour prendre le temps de voir un petit peu toutes les solutions qu'il fallait qu'on puisse apporter à la population. Parce que je rejoins complètement ce qui a pu être dit par la vice-présidente. Aujourd'hui, tout le monde a bien conscience qu'il faut travailler sur notre empreinte carbone et qu'il faut trouver des solutions vis-à-vis de la mobilité face à l'environnement. Pour autant, on a des difficultés, on en a tous. Je dis on parce que je crois qu'on a tous des moments où, même si on se pose la question et qu'on se dit je ne pourrais pas prendre ma voiture, on la prend par solution de facilité. Je crois que notre rôle collectivement, c'est d'apporter ces solutions de facilité à tous quelle que soit la situation des personnes et quel que soit l'endroit où ils vivent. Parce que l'autre grand enjeu, c'est de ne pas enfermer la Métropole avec uniquement les métropolitains. Il va bien falloir quand même, Grenoble étant la capitale des Alpes, ayant notamment un certain nombre d'institutions en son sein, il est quand même important que les Isérois puissent continuer de venir à Grenoble, quel que soit l'endroit d'où ils viennent. C'est pour cela que je crois qu'il est vraiment important de travailler à des solutions. Il n'y a pas une solution, ce sont des solutions en termes de mobilité, mais il est important que l'on puisse travailler ces solutions tous ensemble, chacun de notre place. Le département, je le rappelle, a proposé notamment de pouvoir participer à la mise en place de parking relais et parking de covoiturage par des financements supérieurs à ce qui a été acté aujourd'hui.

Se pose aussi la question des pistes cyclables, nous avons mis en place un plan vélo qui, partout où nous sommes compétents et où nous avons cette compétence, nous permet d'accompagner les projets portés par les communes et les intercommunalités. Ceci dans un but d'essayer de mailler au maximum le territoire. Parce que, de la même façon que ce qui est un vrai frein à l'utilisation des transports en commun, c'est la rupture de charge. Je pense qu'en vélo, c'est la même chose. Ce qui est un vrai frein à la pratique du vélo, c'est lorsqu'il y a des morceaux sans piste cyclable. Je crois qu'il faut vraiment que l'on arrive à travailler tous ensemble dans ce sens et qu'on accélère cette transition, si j'ose dire, parce que c'est comme ça qu'on arrivera à surmonter les difficultés au changement de comportements et à embarquer les populations à utiliser davantage les mobilités douces.

01:02:05

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

01:02:10

Bertrand SPINDLER: Oui, je vais faire quelques commentaires. D'abord, dire que le premier sujet, c'est la qualité de l'air et le sujet carbone vient après. Avec ces sujets de santé publique sur lesquels on est interpellé au niveau national et européen. Deuxième chose, c'est peut-être l'intérêt à ce que ce débat soit porté au SMMAG et même dans cette enceinte du département. Parce que ça montre que ce n'est pas un sujet simplement de la métropole ou des treize communes ou de la ville de Grenoble, mais que ce soit partagé avec les autres territoires puisqu'on sait bien que sur ces sujets, et ça vient d'être dit, il y a toutes ces mobilités qui viennent de l'extérieur vers la partie centrale. Puis peut-être un petit mot sur le sujet de l'accès au droit qui a été aussi cité. On a pu voir, par exemple, pour la prime aux bois qu'on a mis en place à la métropole avec ces sujets justement des personnes qui n'accèdent pas au dispositif. Dans certaines communes, on a été à faire de la porte à porte pour montrer que, en allant vers ceux qui n'accèdent pas aux droits. On arrive aussi à trouver des solutions.

01:03:36

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

01:03:45

Laurent THOVISTE: Merci, monsieur le président. Je serai court également. Toutes les interventions qui viennent d'être faites montrent qu'effectivement, il y a des difficultés sur la mise en place d'un dispositif. Ce n'est une nouveauté pour personne. D'ailleurs, ce n'est pas une nouveauté puisqu'il y avait les mêmes difficultés. Il y a quelques années, lorsqu'on a mis en place la ZFE pour les véhicules utilitaires, on avait exactement les mêmes réflexions. Finalement, on s'aperçoit que ça ne se passe pas si mal que ça. Il y a des difficultés et en même temps, il y a une obligation. On ne peut pas se dire de regarder les maladies, continuer à prospérer. On ne peut pas regarder l'arrêt du Conseil d'État qui vient de condamner l'État pour ne pas faire suffisamment d'efforts. Quand on condamne l'État, c'est aussi dans les lois qu'il prend et qu'il impose aux collectivités. Tout ça, on est obligé de le mettre en œuvre. Il y a un dispositif qui a été quand même travaillé au sein de multiples réunions, c'est vrai, essentiellement au sein de la métropole et auprès des communes qui étaient dans la ZFE. Peut-être que celles qui étaient, moi, je n'ai pas assisté aux réunions, sur les autres territoires. C'est vrai que les communes qui étaient engagées dans la ZFE ont peut-être un peu plus d'historiques de participation sur ce travail, sur les aides. Moi, j'insisterais surtout sur la nécessité d'être souple, pragmatique, d'entendre ce qui vient d'être dit, donc d'avoir une évaluation un petit peu permanente et de pouvoir, c'est ce qui était prévu, ajuster le dispositif. Si on constate, comme l'a dit Dominique, que les gens ne sollicitent pas les aides, par exemple, ça veut dire qu'il faudra peut-être revoir le dispositif de conseil. Si on constate que les offres que nous faisons, notamment en matière de report modal, ne sont pas suffisantes. Je pense qu'il faut essentiellement avoir un dispositif d'évaluation très régulier pour s'assurer que le dispositif que nous mettons en place marche bien. S'il ne marche pas, il faudra effectivement pouvoir le retoucher.

Monsieur le Président Sylvain Laval Merci. Monsieur le Président BAILE.

01:05:52

Henri BAILE: Moi, je vais être encore plus court que Laurent pour dire que finalement, je crois qu'il y a le principe de plaisir, puis il y a le principe de réalité. Je crois qu'il faut être lucide par rapport à tout ça. Je pourrais redire et je cautionne tout ce qui a été dit par les uns ou par les autres à la fois sur la difficulté sociale, à la fois le calendrier un peu précipité et tous les éléments rapportés ont été pertinents. Je crois par contre qu'il ne faut pas que nous nous en fermions les uns et les autres dans des postures et qu'on est collectivement confrontés à une réalité. Il faut qu'au mieux on arrive à l'aborder pour faire en sorte que, à la fois pour nos concitoyens et à la fois pour ceux qui sont responsables de la mise en place, les choses se passent dans la plus grande clarté et la plus grande facilité possible. Parce qu'effectivement, j'entends ce qui a été dit par Jean-Paul, j'entends ce qui a été dit par tout un chacun. Ce sont des réalités. Il faut que collectivement, dans nos responsabilités d'élus et quelles que sont nos drapeaux politiques, nous soyons capables de les affronter ensemble dans l'intérêt général.

01:07:05

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci. Avant peut-être de redonner la parole à la vice-présidente, si elle le souhaite, je voudrais aussi dire quelques mots par rapport à cette question qui est une question évidemment centrale et qui occupe ce matin notre syndicat assez légitimement au regard de son champ de compétence. Je crois qu'il ne faut pas se tromper de débat entre ce qui relève évidemment d'un débat national sur l'opportunité des ZFE et des règles qui ont été posées par le cadre législatif de l'application des ZFE. Ce sujet-là, il a été discuté, il a été adopté, il a été voté. On peut avoir un avis et c'est bien légitime de l'exprimer ici comme dans d'autres enceintes politiques. Il se trouve que la loi s'applique et qu'il nous faut la mettre en œuvre du mieux possible en ce qui concerne nos responsabilités. C'est bien de cela qu'il s'agit ce matin. Quel est notre niveau de responsabilité sur cette question ? En l'occurrence, c'est la capacité à accompagner nos habitants du territoire avec à la fois l'ensemble des services de mobilité dont nous disposons, mais aussi avec des capacités à les aider de manière plus concrète. Moi, je voudrais quand même saluer le travail qui a été fait sur ce dispositif d'accompagnement qui a une ampleur qui est extrêmement large. Nous le voyons sur tout un nombre d'aspects à la fois sur la capacité à bénéficier de services, de mobilités concrètes directes, mais aussi avec des possibilités pour ceux qui en auraient besoin au niveau de leur véhicule et avec une vraie progressivité, une vraie justice dans la construction de dispositifs, puisqu'on prend en compte évidemment les situations sociales et de revenus des uns et des autres.

Ce dispositif, aujourd'hui, il est regardé au niveau national et je tiens à le préciser ici, et c'est peut-être la fierté de notre syndicat d'avoir à le porter. C'est un sujet difficile pour l'ensemble des métropoles de France qui vont devoir mettre en œuvre ou qui appliquent des zones à faible émission. Le dispositif que nous avons construit ici est assez singulier dans la profondeur de sa construction, de l'ampleur des gens qu'il touche et de sa construction même. Notamment, cette capacité à opérer un conseil en mobilité individualisée, avant même d'en venir à distribuer une aide, est quelque chose qui aujourd'hui est assez singulier au niveau national et fait référence. Je tiens quand même à le dire ici et en ce sens, effectivement, la capacité de notre SPL à porter ce dispositif est aussi quelque chose qu'il faut remarquer, parce que ça n'a pas été le cas de tous les territoires. J'entends le terme d'usine à gaz. D'autres territoires essaient de ces régions de gérer ça en direct avec les collectivités. Je ne suis pas sûr que ce soit une manière plus simple d'éviter la complexité. Après, évidemment, il a été fait allusion à tous les besoins que nos habitants et nos usagers

vont avoir pour avoir une alternative réelle. C'est effectivement l'ensemble de la politique que nous menons aujourd'hui sur l'ensemble des dispositifs, à la fois en matière de transports en commun, de covoiturage, mais aussi de tarification parce que cela va avec et d'accessibilité aux services. Cela a été rappelé par la vice-présidente du département sur l'action que nous avons opérée sur le vélo, sur les parkings relais et nous avons besoin de travailler en coopération. Ce que nous faisons, de faire la couture et la jointure entre nos territoires, puisqu'il y a aujourd'hui des actions engagées sur le territoire métropolitain et il est important que le département vienne se connecter. Ça marche aussi dans l'autre sens et je salue la volonté de venir aider encore plus demain les parkings relais ou les réseaux cyclables. Parce que le travail, évidemment, il se fait de part et d'autre de nos territoires.

Sur ce point, d'ailleurs, nous avons lancé une actualisation de notre schéma directeur des parkings relais au niveau du SMMAG, sous la responsabilité d'un gérant. Nous avons des projets de construction dans les années à venir, de nouveaux parkings relais qui vont précisément dans ce sens-là. Puis, il y a aussi la question, et cela a été dit évidemment, de l'accessibilité aussi, avec ces règles de la ZFE, parce que nous vivons sur un grand territoire, sur un bassin de mobilité qui est large aujourd'hui. Ce n'est pas un sujet métropolitain, c'est un sujet qui concerne l'ensemble de nos habitants. Tout le monde a besoin de se déplacer, de traverser, d'accéder à des services publics d'urgence notamment. C'est précisément dans ce sens que les choses ont été construites, avec des axes qui permettent le passage des axes de transit, des axes d'accès aux services, notamment médicaux, des axes qui permettent aussi d'accéder aux massifs. Parce qu'il y a des enjeux de déplacement et d'attractivité économique et touristique. Tout cela a été évidemment pensé dans une logique de connexion et de rabattement sur les services de mobilité, sur les pôles d'échanges multimodaux dont nous avons la responsabilité. Il faut que nous soyons dans une situation à la fois de coopération et d'ouverture. Il n'y a pas d'exclusion ou de fermeture à avoir. Cela a été très bien dit et c'est précisément ce qui a été fait puisque nous avons travaillé pour compléter ce que disait Laurent THOVISTE, également avec l'ensemble des territoires limitrophes, c'est-à-dire ce grand bassin de mobilité qui, je le rappelle, comporte plus de dix intercommunalités, outre évidemment la coopération essentielle avec le Département et aussi avec la Région.

Ce travail de dialogue, il a été fait. Il s'est notamment exprimé dans la concertation volontaire qui a été mise en place à l'initiative de la Métropole et qui a été extrêmement éclairante, puisque les habitants nous ont donné leur avis, les habitants de tous les territoires, pas que de ceux de la métropole. Ces avis-là, ils ont aussi été pris en compte dans la construction du dispositif. Je crois que ça, c'est très important pour répondre aux attentes qui ont été évoquées par les uns et par les autres. On peut toujours dire que s'il n'y avait rien, ce serait plus simple, c'est évident. Il se trouve qu'il y a quelque chose. Il y a un dispositif législatif qui est complexe comme de nombreux dispositifs et que nous devons l'accompagner. Accompagner la complexité n'est jamais simple, mais ne rien faire n'est pas non plus une solution pour aider ceux qui seraient les plus en fragilité. Nous avons essayé d'avoir quelque chose le plus complet possible, d'accompagner au plus près nos habitants et nous verrons effectivement à l'usage comment cela fonctionne. C'est un dispositif qui est souple, c'est un dispositif qui est modifiable, qui est ajustable. Il est effectivement important d'en faire le bilan régulièrement en dialogue territorial, et nous verrons s'il y a des choses à ajuster dans le temps. Je tenais quand même à rappeler et à saluer l'ensemble du travail qui a été effectué depuis plusieurs mois sur cette question par l'ensemble des acteurs territoriaux et des

services compétents. Madame la vice-présidente, est-ce que vous souhaitez redire quelques mots ?

01:13:29

Laetitia RABHI: Oui, je veux bien. Merci, monsieur le Président, puisque vous avez apporté l'éclairage en réponse à certaines interrogations, je reprendrai la parole simplement pour remercier notamment le Président Jean-Paul TROVERO, Président de la SPL M TAG, pour ses propos effectivement accompagnant, bienveillant malgré les réserves effectivement qu'il ne manque pas de soulever, que ce soit ici ou dans d'autres enceintes, remercier également le directeur, monsieur GUTHMULLER de M TAG qui est en marge de ce conseil, mais qui est présent dans la salle pour l'ensemble du travail qui est à faire, qui a été déjà pensé, réfléchi et qui évidemment va être rendu opérationnel, je dirais, avec quand même beaucoup de travail. Les propos que vous avez tenus, monsieur le président, Jean-Paul TROVERO, sont des propos apaisants dans la période puisque vous nous dites que les personnels sont mobilisés et ont envie aussi de cette réussite. Une réussite qui mettra également en valeur le savoir-faire de la SPL M TAG et également, je dirais, la force de notre réseau qu'il nous restera peut-être à réajuster, repenser aussi pour mieux l'adapter, un réseau qui, s'il n'a pas été conçu pour une ZFE, en tout cas, est un réseau suffisamment structurant avec des personnels dont je félicite aussi, je dirais, le professionnalisme tout simplement. Et je suis certaine effectivement de la réussite que nous pourrons opérer. Je remercie également monsieur Florent CHOLAT parce que, là aussi, vous l'avez dit, monsieur CHOLAT, on a eu des discussions et des discussions et on sait très bien qu'il faut harmoniser les violons et harmoniser les bancs et que ce n'est pas forcément simple. Je note effectivement aussi qu'il y a de part et d'autre une conversation qui s'est engagée avec une proposition sur évidemment aussi certaines de vos visions et certains de vos amendements qui nous permettent d'aboutir finalement à une construction globale et qui pourrait peut-être finalement convenir aux uns et aux autres.

Concernant monsieur ESCARON, ce que vous avez dit, et aussi les propos de madame Sandrine GRAND, conseillère départementale, vous avez aussi tout à fait raison. La construction qui vous est proposée aujourd'hui dans l'accompagnement social et plus globalement sur la mise en œuvre générale, personne ne peut dire si elle sera efficace en l'état, et s'il ne faudra pas effectivement en changer des fois certains accents et réadapter à la justesse de la réalité, au pragmatisme que vous demandez et que monsieur ESCARON également a rapporté dont nous sommes tout à fait conscients. Simplement, ce qu'il faut se dire, c'est que, à ce stade-là, le Président Sylvain LAVAL l'a dit, nos dispositifs sont regardés parce que, en l'état, en l'espèce, ils sont les dispositifs les plus poussés et les plus complets qui aient pu être proposés dans d'autres métropoles qui ont déjà mis en œuvre effectivement la ZFE. Parce que c'est peut-être dans le débat général, quelque chose qu'il faut avoir en mémoire, c'est que nous ne sommes pas la première zone à faible émission, les premiers territoires à être concernés. Il y a effectivement un peu partout dans le monde et également en France, d'autres territoires qui sont concernés, qui ne sont pas allés aussi loin que nous sur l'accompagnement social. Il faut quand même le dire, il faut quand même le porter. La carte accréditive ou carte de crédit, je n'ai pas forcément la formule, mais en tout cas, on a compris le principe. Avec des aides allant jusqu'à trois fois 1 000€, on est sur déjà des gratuités et des gratuités qui ne sont pas ciblées le week-end pour les gens au moment où ils ne travaillent pas, mais qui sont aussi utilisables sur l'ensemble d'un parcours de mobilité multimodale également, je dirais pendant la semaine lorsque les gens ont des besoins réels qui s'expriment, pas seulement pour faire les courses ou se promener, mais vraiment aussi

dans leur quotidien. Ces actions de gratuité accompagnante qui permettront à la ZFE aussi de devenir et d'advenir dans le quotidien des gens, je crois que ce sont des choses qu'il va falloir regarder de près, en tirer effectivement les conclusions. Moi, je pense que les entretiens individuels qui, chaque année, feront le point du dispositif d'accompagnement, permettront en tout cas de re-enquêter un certain nombre d'informations, de données qui nous permettront ici et à la Métropole de prendre les dispositions qui seront nécessaires et qui devront être changées.

J'exprime moi également le souhait qu'on ait, comment dire, des regards très actualisés avec des comités d'évaluation de l'ensemble de ces dispositifs. Sur la question du FAST, Fonds d'Accompagnement Social aux Transitions qui concernent, excusez-moi, la Métropole, mais j'y reviens deux minutes, parce que le Président de la SPL M TAG, l'a salué. Le FAST, ce n'est pas le Fonds de cohésion, ça a été effectivement changé, ça reste, je dirais, une orientation très forte de la solidarité, mais justement dans l'accompagnement des réalités d'aujourd'hui. La réalité d'aujourd'hui, c'est bien celle de lier la justice sociale à la justice environnementale. Si on n'accompagne pas les publics les plus fragiles aux transitions, en l'espèce, ici, il s'agit des mobilités, mais ça peut être également sur l'ensemble des champs de la transition. Effectivement, la solidarité serait finalement une forme d'exclusion où nous traiterons simplement de l'aide à la pauvreté sans accompagner les publics vers le changement de comportements. Là, on aurait peut-être loupé quelque chose. On est réellement dans les points de mission qu'on s'est donnés sur la feuille de route qui est partagée par le SMMAG, qui est celui des territoires, je l'imagine bien volontiers, du Grésivaudan et du Voironnais et également de la Métropole, c'est-à-dire réellement de ne laisser personne sur le bord du chemin. C'est une image tout à fait adaptée aux mobilités, mais en tout cas, pour que chacun puisse entrer de plain-pied dans l'ensemble de ces transitions. Le changement aux modalités, aux mobilités, excusez-moi, madame MARTIN, vous êtes revenu effectivement, pourquoi ne pas se donner trois ans de plus ? Nous sommes déjà au niveau de la Métropole : donner six mois de plus à un moment. C'est vrai que des fois on peut se dire qu'en se laissant du temps, on va ficeler des choses qui seront peut-être beaucoup plus conceptuelles encore. Souvent, on fait du conceptuel, on parle de dispositifs.

Quand on parle de dispositifs et qu'on les présente comme des dispositifs, ici, en assemblée ou ailleurs, ça peut paraître très éloigné, usine à gaz, etc. Sauf qu'il y a quand même eu des dispositifs et ces dispositifs-là, notamment, ils ne sont pas uniquement intellectualisés, ils sont en fait le reflet, et c'est de l'accompagnement qui est le reflet de ce que nous ont dit les gens de leurs difficultés. On est allé aussi bien consulter au niveau volontaire dans des quartiers prioritaires de la ville, dans des villes, dans des communes de veille active, mais également aussi dans des communes qui ne le sont pas avec des géographies, des typologies, des topologies totalement différenciées, des accès aux transports qui sont divers et variés, qui ne sont pas tous les mêmes, puisqu'on sait aussi l'intérêt de notre syndicat à vouloir porter une vraie harmonisation, en tout cas, à la fois sur le maillage, sur les tarifications. Je ne reviens pas sur tout ça, mais en tout cas, c'est ça l'ambition de ce syndicat. Finalement, le dispositif, il est là, il n'est pas si mal, il est fonctionnel sans doute. On a une SPL très proche de nous qui pourra effectivement aussi nous faire des retours instantanés, et je compte sur l'acuité du regard de monsieur TROVERO pour ne pas manquer de nous le dire. Je pense qu'à un moment, il faut y aller et il faut commencer. C'est en commençant pas à pas que nous pourrions transformer les choses et accompagner

justement ce changement des comportements sur la mise au rebut des véhicules. Monsieur TROVERO, vous l'avez exprimé. Effectivement, il y a lieu, je pense, peut-être de le traiter aussi au niveau de la solidarité, de l'économie sociale et solidaire, en lien peut-être avec le SMMAG. Il y a des choses sans doute qui sont à imaginer pour que nous puissions avoir des concessions, y compris des garages solidaires, mais qui soient en lien avec nos objectifs également environnementaux, de recyclerie, puis de rétrofit, etc. J'en terminerai là, mais en tout cas, je vous remercie pour l'excellence et la tenue du débat de ce matin sur une question majeure dont on verra très vite l'efficacité.

01:23:38

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci. Je vous propose de mettre aux voix ces différentes délibérations relatives à l'accompagnement de la ZFE. Oui, monsieur TROVERO, je vous en prie. D'accord, mais je vais les mettre une par une aux voix dont vous nous préciserez à chaque fois. Je vais commencer par la première délibération relative au dispositif d'accompagnement qui vous a été présenté avec l'ensemble de ces règles. Oui, je vous en prie, monsieur THOVISTE.

Laurent THOVISTE: Non, mais je m'interroge parce que le Président TROVERO est certes président, mais nous sommes un certain nombre d'administrateurs. Si on est administrateur dans les tags, on est NPPV. Dans ce cas-là, il ne va pas rester grand monde pour voter, donc soit c'est tout le monde, soit ce n'est personne. Non, mais il faut être cohérent. La notion d'administrateur, ce n'est pas uniquement le Président, donc tous ceux qui sont administrateurs sont soit NPPV, soit personne.

Monsieur le Président Sylvain Laval : Je précise que seule la délibération relative aux contrats de quasi régie avec la SPL M TAG est concernée par cette disposition où effectivement l'ensemble des administrateurs, quelle que soit leur qualité au sein du conseil d'administration, ne participeront pas au vote. Je reviens à la première délibération sur ce sujet, qui est relatif aux dispositifs d'accompagnement à l'ensemble de ces règles, sur lesquelles l'ensemble des membres du comité syndical, qui sont dans la compétence Mobilité partagée, active et intermodalité, ont le droit de vote. C'est-à-dire tous les délégués du comité syndical sans exception. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? Deux, trois, quatre, cinq, six, sept abstentions. Très bien. Ensuite, le reste, qui est pour. L'ensemble des membres du comité syndical ont également droit de vote. Si, nous sommes dans la compétence, je vous l'ai dit : mobilité partagée. La délibération est adoptée. Je vous en remercie.

Délibération n°07 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Mise en place de la Zone à Faibles Emissions pour les voitures particulières et les deux-roues à moteur - Dispositif d'accompagnement

2DL220009

Exposé des motifs

I. Rappel du projet de ZFE et des enjeux d'accompagnement

Afin d'améliorer la qualité de l'air et répondre aux obligations de la loi Climat et Résilience, et du Plan de protection de l'atmosphère, une Zone à Faibles Émissions (ZFE) pour les voitures particulières et les deux-roues à moteur sera créée en juillet 2023 dans la métropole grenobloise.

A l'issue de la vaste concertation menée au dernier trimestre 2022 par Grenoble-Alpes Métropole, le comité de pilotage composé des 13 communes volontaires a proposé, à une large majorité de ses membres, de prendre en compte les éléments d'assouplissement les plus exprimés par les habitants, ceux de la Métropole et ceux des territoires voisins à celui de Grenoble-Alpes Métropole. Cette ZFE sera donc non permanente (active du lundi au vendredi de 7h à 19h ; hors jours fériés) et son périmètre regroupera treize communes du centre urbain métropolitain : Échirolles, Eybens, Fontaine, Gières, Grenoble, La Tronche, Le Pont-de-Claix, Meylan, Saint-Égrève, Saint-Martin-D'Hères, Saint-Martin-Le-Vinoux, Seyssinet-Pariset, Seyssins.

Des voies seront exemptées : les voies rapides urbaines, certains accès aux massifs, des voiries d'accès à des parking relais ou des gares localisées dans la ZFE (afin de permettre le rabattement sur les transports en commun ou les modes actifs) et des voies d'accès à certains hôpitaux et cliniques.

À compter de juillet 2023, cette ZFE concernera les voitures particulières et les deux-roues à moteur non classées et classées Crit'Air 5 (diesel d'avant 2001 et essence d'avant 1997). Les autres étapes d'interdiction interviendront en janvier 2024 (Crit'Air 4, diesel d'avant 2006) puis janvier 2025 (Crit'Air 3, diesel d'avant 2011 et essence d'avant 2006), en application de la loi Climat et Résilience. À horizon 2030, interviendra une dernière étape, avec l'interdiction des voitures Crit'Air 2 (diesel à partir de 2011) correspondant à la « sortie du diesel » décidée par la Métropole et les communes.

Les trois premières étapes de la ZFE feront l'objet d'un arrêté mis en consultation réglementaire en avril-mai 2023. La dernière étape, objectif métropolitain affiché dans l'ensemble de la communication sur la ZFE, demande de conduire des études complémentaires (notamment concernant la capacité du système de mobilité d'absorber des reports modaux à la hauteur des objectifs de transformation des mobilités de la ZFE) et fera l'objet d'un arrêté spécifique en 2024.

Le projet de ZFE a fait l'objet d'une vaste concertation volontaire du 3 octobre au 9 décembre 2022, qui a permis d'alimenter le travail de conception du cadre réglementaire et de l'accompagnement.

Notamment, des expressions récurrentes d'inquiétude voire de contestation concernant la mise en place de la ZFE ont été collectées et, de manière plus spécifique, cette concertation a permis de rendre visible des attentes globales de « flexibilités » dans la mise en œuvre de la réglementation (non permanence, dérogations, exemptions d'axes). Un bilan de la concertation présenté en annexe de la présente délibération a été publié sur la plateforme participative de Grenoble-Alpes Métropole.

La mise en place de la ZFE offre l'opportunité d'encourager et accélérer l'évolution des mobilités des habitants du territoire, à horizon 2030, vers des pratiques moins polluantes et moins consommatrices d'énergie. Elle engage en cela la Métropole, au titre de sa compétence en matière de qualité de l'air, et le SMMAG, en tant qu'autorité organisatrice des mobilités, compétente en termes d'accompagnement aux changements de comportements de mobilité.

L'objectif est ainsi double : réduire progressivement la part des véhicules les plus polluants en circulation, et amener durablement les automobilistes vers des modes de déplacement compatibles avec les enjeux de santé publique mais aussi énergétiques et climatiques, à plus large échelle. Cela implique d'accompagner le grand public, via un dispositif de conseil et d'aides financières ciblées vers les foyers les plus modestes, préférentiellement vers de nouvelles pratiques « actives » (vélo, marche) ou « partagées » (transports en commun, covoiturage, autopartage), plutôt que vers un remplacement du véhicule, même moins polluant.

II. Dispositif d'accompagnement : grands principes, critères d'éligibilité et calendrier prévisionnel de déploiement

Le dispositif tel que structuré et présenté ci-après a fait l'objet d'un travail technique étroit entre le SMMAG et la Métropole, au titre de leurs compétences respectives.

Il a également associé les équipes de la SPL M TAG, opérateur qui assurera sa mise en œuvre opérationnelle, avec laquelle il est proposé de contractualiser, dans le cadre d'une convention constitutive de groupement de commande entre Grenoble-Alpes-Métropole et le SMMAG, dont le SMMAG serait le coordonnateur.

En outre, le sujet de l'accompagnement a été ouvert au débat public dans le cadre de la concertation volontaire conduite en octobre et novembre 2022 par la Métropole.

Les critères d'éligibilité ainsi que les montants des aides indiqués dans la présente délibération sont donnés à titre indicatif. Ils seront inscrits dans des règlements des aides et délibérés ultérieurement par le SMMAG et Grenoble-Alpes-Métropole.

Le dispositif d'accompagnement

Le dispositif d'accompagnement est conçu autour de blocs fonctionnels (entretien individualisé, aide financière au changement de mobilité, aide financière au renouvellement du véhicule) décrits dans le schéma ci-dessous.

Ces blocs fonctionnels constituent le socle de « parcours usagers » flexibles :

- 1ère étape : un temps d'accueil dit d'entretien individualisé :
 - o Aux seuls habitants de la métropole (résidence principale située dans l'une des 49 communes de la métropole),
 - o Sous condition d'être propriétaire depuis plus d'un an d'une voiture de Crit'Air éligible (voiture non classée à voiture Crit'Air 4 à l'ouverture du dispositif, Crit'Air 3 à partir de janvier 2024), achetée avant la mise en place de la ZFE.

L'entretien sera réalisé par un conseiller de la SPL M TAG dédié, et aura pour objet d'identifier finement les habitudes et besoins de déplacement de la personne impactée par la ZFE-m, et de proposer les solutions alternatives à la voiture les plus adaptées à sa situation et à celle de chaque membre du foyer également concerné.

A l'issue de l'entretien, une aide financière pourrait être proposée à la personne rencontrée, dans le respect des principes suivants :

- o Attribution de l'aide sous réserve d'avoir participé à l'entretien individualisé ;
- o Selon les besoins identifiés, proposition d'une aide au changement de mobilité (report modal) ou d'une aide au renouvellement du véhicule ;
- o Aides non cumulables, et plafonnées, attribuées sous condition de ressources (RFRpp inférieur à 22 983 €) ;

Cet entretien sera également réalisé à l'issue de la première année d'accompagnement et constituera alors une étape nécessaire pour poursuivre certains parcours.

- 2ème étape : attribution d'une aide financière au changement de mobilité, visant à aider le bénéficiaire à accéder à des modes alternatifs à sa voiture interdite de circulation dans la ZFE : location de vélo, transport en commun, covoiturage, autopartage, ...

o Le support de cette aide serait une carte créditée selon un montant défini et utilisable auprès d'opérateurs de mobilité ciblés (modèle des cartes cadeaux ou tickets restaurant),

o Si le foyer décide de se séparer de son véhicule interdit à la circulation ZFE (parcours n°1 représenté dans la figure ci-dessous) : accès à un bouquet complet de services de mobilité comprenant :

- Transports en commun (M TAG, M TouGo, Cars Région et TER Auvergne-Rhône-Alpes)
- Location de vélo (Mvélo+)
- Voiture partagée (M covoit' Lignes+ et Citiz)
- Vélos et trottinettes en libre-service (Dott)

Pour une durée de un an, aide plafonnée à 1 000 €, qui peut être prolongée pour deux ans (avec une aide jusqu'à 1 000 €/an) sous réserve d'un entretien de bilan intermédiaire avec un conseiller ; l'aide financière totale peut donc s'élever à 3 fois 1 000 €.

o Si le foyer décide de conserver le véhicule: prise en charge complète de l'accès réseau M TAG ou au service Mvélo+ pour les membres du foyer, calculée à « l'euro près » et plafonnée à 1000€ pour une année. Le bénéficiaire peut ensuite :

- Soit « bifurquer » sur une aide identique au parcours n°1 pour la durée d'accompagnement restante, à la condition d'abandonner son véhicule (ce parcours « combiné » correspond au parcours n°2 représenté dans la figure ci-dessous)
- Soit sortir du dispositif d'accompagnement après un an d'aide s'il ne souhaite pas abandonner son véhicule (parcours n°3).

Le parcours n°2 est jugé intéressant en matière de conduite du changement puisqu'il permet au bénéficiaire de faire l'expérience d'alternatives à la voiture sans obligation d'abandonner son véhicule « dès le début ».

- Ou : Attribution d'une aide financière au renouvellement du véhicule (parcours n°4), vers un véhicule à faibles émissions (achat, location longue durée, rétrofit), d'un montant pouvant aller de 2 500 à 3 500 €, sous conditions :
 - o L'ancienne voiture, acquise depuis plus d'un an et avant l'interdiction de circuler, devra être mise au rebut ou revendue,
 - o La « nouvelle voiture » devra être :
 - Crit'Air 0 ; Crit'Air 1 au gaz ou hybride rechargeable ; Crit'Air 1 essence à la condition d'être d'occasion
 - Légère/faiblement consommatrice,
 - o S'engager à ne pas revendre le nouveau véhicule avant 4 ans ou avant d'avoir parcouru au moins 40 000 km).

Le montant des aides au renouvellement est résumé dans le tableau ci-dessous :

RFRpp	Montant de l'aide
]min ; 6 358]	3 500
]6 358 ; 14 089]	3 500
]14 089 ; 22 983]	2 500 *
]22 983 ; max[0

* Aide publique < 80% montant de l'achat

Ces aides au renouvellement ont été déterminées pour permettre un changement de véhicule face à différentes situations des ménages, dans les conditions actuelles des aides gouvernementales et des offres des constructeurs : elles sont susceptibles de pouvoir être revues à la baisse dès lors que le véhicule électrique sera accessible au plus grand nombre, étant entendu qu'il n'est pas dans les priorités de la Métropole de financer des véhicules, qu'ils soient neufs ou d'occasion.

Le schéma ci-dessous présente les 4 parcours usagers proposés au sein du dispositif d'accompagnement :

En complémentarité, l'aide à l'achat de vélo mise en place par ailleurs par le SMMAG et la Métropole pourra également être proposée par le conseiller en mobilité de la SPL M TAG comme un élément de l'accompagnement.

Pour être effectivement mobilisé par les publics vulnérables, le dispositif d'accompagnement porté par la SPL M TAG devra faire l'objet d'une intermédiation par des relais ayant une connaissance du terrain social et en particulier des territoires prioritaires de la politique de la ville et des territoires en fragilité identifiés dans le diagnostic social métropolitain. L'appel à manifestation d'intérêt du Fonds d'accompagnement aux transitions (FAST) lancé le 7 mars 2023 et intitulé « QPV, QVA, territoires fragiles : accompagner et préparer les changements de comportements dans les mobilités » vise notamment à susciter des projets autour de cet objectif.

Le calendrier de mise en place

Le calendrier prévisionnel de mise en œuvre du dispositif est présenté ci-après, avec une échéance incontournable de mise en place de la ZFE-m fixée au 1er juillet 2023 :

- Février 2023 : signature de la convention constitutive du groupement de commande entre la Métropole et le SMMAG, en prévision du marché de quasi-régie à conclure avec la SPL M TAG pour la mise en œuvre opérationnelle du dispositif d'accompagnement à l'interdiction des véhicules
- Mars 2023 : lancement des consultations pour le marché de quasi-régie avec la SPL M TAG (dispositif d'accompagnement) et pour le marché de « cartes prépayées »
- 7 avril 2023 : Conseil Métropolitain - délibération cadre sur le dispositif d'accompagnement

- 11 mai 2023 : Comité syndical du SMMAG - délibération cadre sur le dispositif d'accompagnement - approbation du règlement détaillé de l'aide financière au changement de mobilité - délibération autorisant le Président du SMMAG à signer les marchés susmentionnés
- 26 mai 2023 : Conseil Métropolitain - approbation du règlement détaillé de l'aide financière au renouvellement de véhicule
- Juin 2023 : le système d'information/renseignement de 1er niveau aux habitants est en place (site Internet, hotline, campagne d'information) et les usagers peuvent prendre rendez-vous pour un entretien individualisé (formulaire)
- 1er juillet 2023 : mise en place de la ZFE-m
- Septembre 2023 : le dispositif d'aide est en place (entretiens individualisés, aides financières)

Le dispositif d'accompagnement sera mis en place pour les habitants du territoire métropolitain (qui représentent 2/3 des automobilistes impactés par la ZFE). La Métropole et le SMMAG ont engagé des échanges avec les territoires alentours qui sont aussi concernés par la ZFE. Ce dispositif a été conçu pour permettre à d'autres partenaires territoriaux de l'utiliser afin qu'ils puissent, éventuellement, mettre en place des aides, cela notamment dans le cadre du SMMAG.

III. Clé de répartition financière et chiffres clés

Missions	GAM	SMMAG	Marché
Gestion du parcours usager et adaptation des outils informatiques (CRM)			0% 100%
Marché de quasi-régie avec la SPL M TAG			
□ Groupement de commande GAM/SMMAG			
(SMMAG coordonnateur : porteur administratif et financier du marché)			
Accueil/information de premier niveau aux habitants	100%	0%	
Entretiens individualisés	0%	100%	
Communication sur le dispositif d'accompagnement (hors communication institutionnelle)			50%
			50%
Aides financières au changement de mobilité	0%	100%	Marché public SMMAG
Aides financières au renouvellement de véhicule	100%	0%	Marché public GAM

Le Fonds Vert sera sollicité pour financer ce dispositif d'accompagnement (hors aides au renouvellement de véhicules qui ne sont pas éligibles au Fonds Vert), ainsi que des études complémentaires, la communication et la signalétique. Le Fonds Vert pourra couvrir entre 30 et 80% du coût des actions et l'enveloppe mobilisable sur le territoire de la zone d'attraction de la ZFE pourrait s'élever à 4 000 000 €.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 04 mai 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve les principes du « dispositif d'accompagnement à la ZFE pour les voitures particulières », à savoir :
 - o Le dispositif d'accompagnement est prioritairement orienté vers le soutien au changement de mobilité, sans toutefois exclure l'aide au renouvellement du véhicule ;
 - o L'accès au dispositif d'accompagnement est pour l'instant mis en place par la Métropole pour les habitants de son territoire qui sont propriétaires d'un véhicule interdit par la ZFE pour les voitures particulières et les deux-roues à moteur ;
 - o L'accès aux aides financières (au changement de mobilité ou au renouvellement du véhicule) est conditionné aux ressources du foyer fiscal concerné ;
 - o L'accès aux aides financières (au changement de mobilité ou au renouvellement du véhicule) est réservé aux usagers ayant réalisé l'entretien individualisé ;

- Approuve le principe de confier la gestion du parcours usager, l'entretien individualisé, la communication sur le dispositif d'accompagnement et les réponses de premier niveau à la SPL M TAG, via un marché de quasi-régie à conclure ;
- Précise que les critères précis d'éligibilité à l'entretien individualisé et aux aides financières, ainsi que les montants desdites aides financières, seront décrits dans les règlements des aides qui feront l'objet de délibérations ultérieures par le SMMAG (entretien individualisé, aides financières au changement de mobilité) et Grenoble-Alpes-Métropole (aides financières au renouvellement du véhicule) ;
- Autorise le Président à faire des demandes de financement notamment dans le cadre du Fonds Vert mis en place par l'Etat.

12,625 voix pour - 10 abstentions (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Dominique ESCARON, Anne GERIN, Joëlle HOURS, Yann MONGABURU, Alban ROSA, Sandrine MARTIN-GRAND, Christophe SUSZYLO) - 1 NPPV (Jean-Paul TROVERO) ;

Grenoble-Alpes Métropole : 5,625 voix pour - 6 abstentions (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Dominique ESCARON, Yann MONGABURU, Alban ROSA,) - 1 NPPV (Jean-Paul TROVERO)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

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

Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.

01:26:33

Monsieur le Président Sylvain Laval : La seconde délibération est relative cette fois-ci aux marchés de quasi régie avec la SPL M TAG. L'ensemble des membres du comité syndical ont également droit de vote, mais les administrateurs de la SPL sont en NPPV. Y a-t-il des oppositions ? Y a-t-il des abstentions ? Pas madame BELAIR. Vous faites un NPPV. Qui est pour ? La délibération est adoptée. Je vous en remercie.

- **Délibération n°08 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Marché de quasi-régie avec la SPL M TAG pour le dispositif d'accompagnement des habitants touchés par la mise en place de la Zone à Faibles Émissions pour les voitures particulières et les deux-roues à moteur sur le territoire de la Métropole de Grenoble - Autorisation donnée au Président d'attribuer et de signer le marché**

2DL220045

Exposé des motifs

La présente délibération a pour objet d'autoriser le Président à attribuer et à signer le contrat de quasi-régie avec la SPL M'TAG relatif au dispositif d'accompagnement des habitants touchés par la mise en place de la Zone à Faibles Emissions pour les voitures particulières et les deux-roues à moteur sur le territoire de la Métropole de Grenoble.

Dans le cadre de la mise en place d'une ZFE s'appliquant à tous les véhicules légers sur une partie du territoire de la Métropole grenobloise en 2023, Grenoble-Alpes Métropole et le SMMAG souhaitent proposer aux habitants concernés par la mesure, un certain nombre de mesures d'accompagnement.

Pour bénéficier de ces aides financières (aide au report modal pour se déplacer avec les services de déplacements du territoire ou une aide à l'achat d'un véhicule moins polluant) les collectivités souhaitent que les demandeurs bénéficient d'un entretien en mobilité personnalisé au préalable.

Afin de rendre la mise en place de la ZFE la plus limpide possible pour la population, il a été convenu que la SPL M TAG, opérateur connu d'une majorité des habitants du territoire, soit l'interlocuteur unique pour renseigner et conseiller sur la ZFE.

Cette politique volontariste d'accompagnement à la mise en place de la ZFE à tous les véhicules étant portée par Grenoble-Alpes Métropole et le SMMAG, une convention de groupement de commandes a été signée entre les deux collectivités, en vue de confier les prestations d'accompagnement aux changements de comportements avec la mise en place d'une Zone à Faibles Emissions sur le territoire de Grenoble-Alpes Métropole et l'instruction des aides mobilités des collectivités à la SPL M TAG.

Il s'agit d'un contrat en quasi-régie passé sans publicité ni mise en concurrence, sur le fondement des articles L. 2511-1 à L. 2511-5 du Code de la commande publique.

L'accord-cadre, passé en application des articles L2125-1 1°, R. 2162-1 à R. 2162-6, R. 2162-13 et R. 2162-14 du Code de la commande publique, est conclu pour une période initiale de 2 ans à compter de la date de notification du contrat. L'accord-cadre peut être reconduit une fois pour une période de 2 ans.

Il comporte une partie forfaitaire et une partie accord-cadre à bons de commande avec un montant maximum (sans minimum).

Une invitation à remettre une offre a été transmise le 23 mars 2023 à la SPL M TAG depuis le profil acheteur AWS. La date limite de remise de l'offre était fixée initialement au 14 avril 2023.

A la demande du candidat, la date limite de remise de l'offre a été prolongée au 19 avril 2023 à 12H00. Le candidat a remis son offre dans les délais.

Il a été procédé à l'ouverture du pli le 19 avril 2023. L'ensemble des documents exigés au titre de la candidature et au titre de l'offre était présent.

Il a été procédé à une vérification de la cohérence et de la concordance des prix entre les différentes pièces du marché. Après vérification, aucune erreur n'a été relevée.

Après analyse, le SMMAG a souhaité engager des négociations. La SPL MTAG a été reçue en entretien de négociations le lundi 24 avril 2023 et a été invitée à remettre une offre finale pour le jeudi 26 avril 2023 à 12h

Au vu de l'analyse, il est proposé de retenir l'offre de la SPL M TAG relative au dispositif d'accompagnement des habitants touchés par la mise en place de la Zone à Faibles Emissions pour les voitures particulières et les deux-roues à moteur sur le territoire de la Métropole de Grenoble :

- Partie globale et forfaitaire pour un montant de 1 947 022 € H.T. pour la durée totale de l'accord-cadre ;
 - Partie à bons de commande pour un montant maximum de 2 000 000 € HT (sans minimum) selon les prix du bordereau des prix unitaires, pour toute la durée de l'accord-cadre.
- L'accord-cadre est conclu pour une durée de deux ans à compter de sa notification, renouvelable une fois pour la même durée.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

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

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 04 mai 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Autorise le Président à attribuer et à signer le contrat de quasi-régie relatif au dispositif d'accompagnement des habitants touchés par la mise en place de la Zone à Faibles Emissions pour les voitures particulières et les deux-roues à moteur sur le territoire de la Métropole de Grenoble avec la SPL M TAG, dont l'offre est jugée économiquement la plus avantageuse :
 - Partie globale et forfaitaire pour un montant de 1 947 022 € H.T. pour la durée totale de l'accord-cadre ;
 - Partie à bons de commande pour un montant maximum de 2 000 000 € HT (sans minimum) selon les prix du bordereau des prix unitaires, pour toute la durée de l'accord-cadre.

8,125 voix pour - 5 abstentions (Florent CHOLAT, Sandrine MARTIN-GRAND, Yann MONGABURU, Alban ROSA, Christophe SUSZYLO) - 12 NPPV (Henri BAILE, Margot BELAIR, Pierre BEJJAJI, Bruno CATTIN, Sylvain DULOUTRE, Dominique ESCARON, Simon FARLEY, Laetitia RABIH, Laurent THOVISTE, Jean-Paul TROVERO, Anne GERIN, Joëlle HOURS)

Grenoble-Alpes Métropole : 3,125 voix pour - 3 abstentions (Florent CHOLAT, Yann MONGABURU, Alban ROSA) - 8 NPPV (Margot BELAIR, Pierre BEJJAJI, Sylvain DULOUTRE, Dominique ESCARON, Simon FARLEY, Laetitia RABIH, Laurent THOVISTE, Jean-Paul TROVERO)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour - 1 NPPV (Henri BAILE)
Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 2 voix pour - 1 NPPV (Bruno CATTIN)
Département de l'Isère : 2 abstentions (Sandrine MARTIN-GRAND, Christophe SUSZYLO) - 2 NPPV (Anne GERIN, Joëlle HOURS)
Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.

Monsieur le Président Sylvain Laval : La délibération suivante est relative cette fois-ci aux services de cartes prépayées distribuées pour les aides, avec le marché relatif à ces cartes prépayées. Y a-t-il des oppositions ? Toujours pareils, l'ensemble des membres du comité syndical ont le droit de vote. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? Toujours les mêmes et qui est pour ? La délibération est adoptée. Merci.

- **Délibération n°09 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Services de cartes prépayées distribuées dans le cadre de la mise en place de la Zone à Faibles émissions pour les voitures particulières et les deux-roues motorisés dans la métropole grenobloise - Autorisation donnée au Président de signer le marché**

2DL220035

Exposé des motifs

Afin d'améliorer la qualité de l'air et répondre aux obligations de la loi Climat et Résilience, une Zone à Faibles Émissions (ZFE) pour les voitures particulières et les deux-roues à moteur sera créée en juillet 2023 dans la métropole grenobloise.

La présente délibération a pour objet d'autoriser le Président à signer le marché de services de cartes prépayées distribuées dans le cadre de la mise en place de la Zone à Faibles émissions pour les voitures particulières et les deux-roues motorisés dans la métropole grenobloise.

Il s'agit de faire appel à un prestataire externe spécialisé pour assurer la création, la gestion, l'exploitation et la maintenance des supports de l'aide financière au changement de mobilité qu'il prévoit d'attribuer aux bénéficiaires concernés.

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

L'accord-cadre avec minimum et maximum est passé en application des articles L2125-1 1°, R. 2162-1 à R. 2162-6, R. 2162-13 et R. 2162-14 du Code de la commande publique. Il donnera lieu à l'émission de bons de commande.

L'accord-cadre est conclu pour une période initiale de 1 an à compter de sa notification. Il est reconductible tacitement trois fois un an. La durée maximale du contrat, toutes périodes confondues, est de 4 ans

Les offres ont été analysées sur la base de critère de jugement pondérés comme suit :

Critère 1 : prix des prestations sur 40 points, appréciés au regard du montant total du DQE.

Critère 2 : valeur technique : 60 points

2.1- Mise en œuvre de la prestation : 30 %

2.2- Qualité du service proposé : 30 %

A l'issue de l'analyse des offres, la commission d'appel d'offres du SMMAG, réunie le 3 mai 2023, a attribué l'accord-cadre à l'entreprise Betterway (75, PARIS), dont l'offre est jugée économiquement la plus avantageuse pour un montant total des prestations par période de :

Période	Minimum HT	Maximum HT
1	50 000,00 €	400 000,00 €
2	50 000,00 €	1 500 000,00 €
3	50 000,00 €	2 500 000,00 €
4	50 000,00 €	2 000 000,00 €

Total	200 000,00 €	6 400 000,00 €
-------	--------------	----------------

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
Vu la décision rendue par la commission d'appel d'offres du 3 mai 2023,

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 04 mai 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Autorise le Président à signer l'accord-cadre avec l'entreprise Betterway (75, PARIS), dont l'offre est jugée économiquement la plus avantageuse pour un montant total des prestations par période de :

Période	Minimum HT	Maximum HT
1	50 000,00 €	400 000,00 €
2	50 000,00 €	1 500 000,00 €
3	50 000,00 €	2 500 000,00 €
4	50 000,00 €	2 000 000,00 €
Total	200 000,00 €	6 400 000,00 €

12,625 voix pour – 10 abstentions (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Dominique ESCARON, Joëlle HOURS, Anne GERIN, Sandrine MARTIN-GRAND, Yann MONGABURU, Alban ROSA, Christophe SUSZYLO) - 1 NPPV (Jean-Paul TROVERO) ;

Grenoble-Alpes Métropole : 5,625 voix pour, 6 abstentions (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Dominique ESCARON, Yann MONGABURU, Alban ROSA) - 1 NPPV (Jean-Paul TROVERO)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

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

Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.

Monsieur le Président Sylvain Laval : Enfin, la dernière délibération relative, cette fois-ci, aux aides financières dans le cadre de la mise en place de la ZFE avec le règlement notamment de ces aides. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? Toujours le même nombre, qui est pour ? C'est adopté. Merci beaucoup.

Délibération n°10 - Mobilités partagées, actives et intermodalité - Aide financière dans le cadre de la mise en place de la ZFE - Règlement des aides au changement de mobilité

2DL220043

Exposé des motifs

Dans le cadre de la mise en place de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) pour les voitures particulières et les deux-roues à moteur à compter du 1er juillet 2023, Grenoble-Alpes Métropole et le SMMAG proposent un dispositif d'accompagnement à la population. Par délibération du 11 mai 2023, le SMMAG a approuvé les principes de l'accompagnement à la mise en place de la ZFE grenobloise.

L'accompagnement passe notamment par des aides financières, soit au renouvellement de véhicule, soit au changement de mobilité. Afin de bénéficier de ces aides financières, il conviendra que les foyers propriétaires d'un véhicule concerné par la ZFE, soient reçus lors d'un entretien mobilité personnalisé assuré par la SPL M TAG. A l'issue de cet entretien le foyer éligible disposera d'un délai de réflexion pour choisir entre une aide financière au renouvellement de son véhicule interdit (aide délivrée par Grenoble-Alpes Métropole) ou une aide financière au changement de mobilité (aide délivrée par le SMMAG).

Il convient de fixer les règles et critères pour que le SMMAG octroie cette aide financière.

Le règlement du dispositif d'aide financière au changement de mobilité fixe précisément les modalités d'accès à l'aide financière ainsi que le montant.

Ainsi, il est proposé que tout foyer propriétaire d'un véhicule concerné par la ZFE grenobloise et domicilié sur le territoire de la Métropole de Grenoble puisse bénéficier d'un entretien en mobilité.

A l'issue de cet entretien, les foyers dont le Revenu Fiscal de Référence par part (RFRpp) est inférieur à 22 983 euros peuvent bénéficier de l'aide financière au changement de mobilité.

Le montant de l'aide financière au changement de mobilité s'établit de la façon suivante :

- Le foyer fiscal décide de se séparer de son véhicule interdit, il bénéficie d'une aide de 1 000 euros pendant un an, renouvelable 2 fois un an, soit un total de 3 000 euros pour toute durée de l'accompagnement. Le renouvellement de l'aide financière est conditionné à un entretien avec un agent de la SPL M TAG à l'issue de la première année.
- Le foyer fiscal décide de conserver le véhicule concerné par la ZFE, il bénéficie d'abonnements au réseau M TAG ou au service Mvélo+ sur une durée d'un an pour tous les membres du foyer, avec un plafond pour le foyer de 1 000 euros. A l'issue de cette année d'aide financière, et d'un entretien avec un conseiller de la SPL M TAG, le foyer pourra faire le choix de se séparer de son véhicule concerné par la ZFE. Le foyer bénéficiera alors de 2 années d'aides au changement de mobilité à hauteur de 1 000 euros pendant un an, renouvelable 1 fois pour l'ensemble du foyer fiscal. Si le foyer décide de conserver son véhicule à l'issue de la première année, le foyer ne pourra plus prétendre à des aides financières au changement de mobilité proposées par le SMMAG.

Les aides financières au changement de mobilité pourront être mobilisées par les foyers concernés via une carte bancaire prépayée reçue directement au domicile. Une seule carte bancaire prépayée sera envoyée par foyer fiscal.

Il est proposé de fixer la liste des services de mobilité éligibles aux aides financières au changement de mobilité comme suit :

- Transports en commun : M TAG, M TouGo, cars Région Isère et TER Auvergne-Rhône-Alpes
- Deux-roues et trottinettes : Mvélo+ et Dott
- Voiture partagée : Citiz et M covoit'Lignes+

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 04 mai 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide que les aides financières au changement de mobilité proposées dans le cadre de la mise en place de la ZFE sont accordées aux foyers disposant d'un véhicule concerné par la ZFE grenobloise et domiciliés sur le territoire de la Métropole grenobloise, avec un Revenu Fiscal de Référence par part (RFRpp) inférieur à 22 983 euros
- Décide d'accorder aux foyers propriétaires d'un véhicule concerné par la ZFE et qui s'en séparent une aide financière de 1 000 euros maximum par an, renouvelable 2 fois, soit un total de 3 000 euros pour utiliser les services de mobilité du territoire
- Décide d'accorder aux foyers propriétaires d'un véhicule concerné par la ZFE et qui décident de le conserver une aide financière qui permet d'acheter des titres de transports du réseau M TAG ou de louer un vélo du service Mvélo+ pour un montant maximal de 1 000 euros pour une année

et pour tout le foyer. Si ce même foyer décide de se séparer de son véhicule à l'issue de la première année, il pourra prétendre à une aide financière de 1 000 euros par an renouvelable 1 fois pour utiliser les services de mobilité du territoire

- Décide que les aides financières au changement de mobilité peuvent être dépensées auprès des réseaux M TAG, M TouGo, cars Région Isère, TER Auvergne-Rhône-Alpes et des services Mvélo+, M covoit'Lignes+, Citiz et Dott
- Décide de poursuivre les échanges avec les territoires composant le SMMAG et alentours dans la perspective éventuelle d'une extension et d'un ajustement du dispositif d'accompagnement et d'aides financières proposé
- Approuve le règlement des aides financières au changement de mobilité joint à la présente délibération.

12,625 Voix pour ; 10 abstentions (Pierre BEJJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Dominique ESCARON, Anne GERIN, Joëlle HOURS, Sandrine MARTIN-GRAND, Yann MONGABURU, Alban ROSA, Christophe SUSZYLO) - 1 NPPV (Jean-Paul TROVERO) ;

Grenoble-Alpes Métropole : 5,625 voix pour, 6 abstentions (Pierre BEJJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Dominique ESCARON, Yann MONGABURU, Alban ROSA,) - 1 NPPV (Jean-Paul TROVERO)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

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

Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.

Politique de déplacements

Rapporteur : Luc REMOND

Monsieur le Président Sylvain Laval : Nous en venons aux sujets relatifs au covoiturage et je cède la parole au vice-président Luc RAYMOND.

01:28:21

Luc RAYMOND: Merci, monsieur le président. Bonjour à tous. Deux délibérations relatives au covoiturage et plus particulièrement aux marchés dont l'un porte sur M'covoit Pouce et l'autre sur M covoit' Ligne+. Simplement pour vous dire aussi que les chiffres de fréquentation du covoiturage continuent à augmenter très sensiblement tous les mois et que cela devient de plus en plus vraiment un système de mobilité qui y trouve sa place et qui représente de plus en plus un chiffre significatif dans le nombre de déplacements. Pour M'covoit Pouce, il s'agit de mettre un marché qui concerne la mise à jour de la charte graphique de l'ensemble des panneaux, le développement du réseau de covoiturage spontané au travers de l'implantation de nouveaux arrêts statiques dynamiques et d'établir un contrat de maintenance pour l'ensemble des panneaux et du matériel.

On a utilisé une procédure d'appel d'offres ouvert et il y avait trois lots dont lot un avec panneaux statiques et marquage au sol, lot deux, maintenance et exploitation des panneaux à bouton poussoir et lot trois, fourniture : pose, exploitation et maintenance de panneaux numériques d'aide au covoiturage spontanés. Je vous passe sur les publications d'appel d'offres. Sur le lot un, il y a eu trois offres qui s'appellent les entrevues, c'étaient, SIGNATURE, URBANEO et PROXYMARK, le lot deux, on a une seule offre ECOV et le lot trois, on a deux offres Urbanéo et Ecov. La commission d'appel d'offres a examiné les différentes offres dans sa réunion du 3 mai dernier et a proposé les attributions de marché suivantes : pour le lot un à l'entreprise URBANEO pour un montant global forfaitaire, pour la période initiale de 44 081€ hors taxe et pour un maximum de 150 000€ hors taxe, un minimum pour la période initiale de deux ans, reconductible une fois deux ans. Pour le lot

deux à l'entreprise Ecov pour un montant global initial forfaitaire de 19 100€ hors taxe, aussi pour la période initiale de deux ans, reconductible une fois deux ans. Enfin le lot trois à Ecov aussi pour un montant maximum de 250 000€ hors taxe sans minimum pour la période initiale de deux ans reconductible une fois deux ans. Je vous propose de valider ces marchés qui ont été validés en commission d'appel d'offres.

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci, monsieur le vice-président. Y a-t-il des remarques ? Je n'en vois pas. Je propose de mettre aux voix cette délibération. L'ensemble des membres du comité syndical ont également droit de vote. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? C'est adopté.

- **Délibération n°11 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Covoiturage Spontané, M'covoit Pouce, sur le territoire du SMMAG - Autorisation donnée au Président de signer le marché**

2DL220031

Exposé des motifs

La présente délibération a pour objet d'autoriser le Président à signer le marché en lien avec le développement du service M covoit' Pouce sur le territoire du SMMAG. Il s'agit de mettre à jour la charte graphique de l'ensemble des panneaux déployés à ce jour (arrêts Rézo Pouce modifiés en M covoit'Pouce), de développer le réseau de covoiturage spontané au travers de l'implantation de nouveaux arrêts statiques et dynamiques et d'établir un contrat de maintenance pour les panneaux à boutons poussoirs déjà en exploitation.

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

Le marché est conclu pour une période initiale de 2 ans à compter de la date de notification du contrat, il est reconductible une fois 2 ans. La durée maximale du contrat, toutes périodes confondues est de 4 ans.

Le marché est décomposé en trois lots dont chacun fait l'objet d'un accord-cadre ou marché ordinaire attribué à un seul opérateur économique:

Le lot 1 : Arrêts avec panneaux statiques et marquage au sol

Le lot 2 : Maintenance et exploitation des panneaux à bouton poussoir

Le lot 3 : Fourniture, pose, exploitation et maintenance de panneaux numériques d'aide au covoiturage spontané

Un avis d'appel public à la concurrence (AAPC) a été publié par le SMMAG le 6 février 2023, au BOAMP et au JOUE

La date de remise des offres était fixée initialement au 10 mars 2023, elle a ensuite été prolongée jusqu'au 28 mars 2023 à 15h00

Concernant le lot 1, trois entreprises ont remis leur offre dans les délais :

- SIGNATURE (69200 VENISSIEUX)
- URBANEO (62820 LIBERCOURT)
- PROXIMARK- DIVISION GROUPE HELIOS (38130 ECHIROLLES)

Concernant le lot 2, une entreprise a remis son offre dans les délais :

ECOV (75020 PARIS)

Concernant le lot 3, deux entreprises ont remis leur offre dans les délais :

URBANEO (62820 LIBERCOURT)

ECOV (75020 PARIS)

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

Pour le lot 1 :

Critère 1 : prix des prestations sur 60 points, appréciés pour la partie forfaitaire au regard du montant total de la DPGF (45 %) et pour la partie à bons de commande au regard du montant total du DQE (15%).

Critère 2 : valeur technique : 40 points

2.1-Planning d'intervention partie forfaitaire : 25 %

2.2-Organisation intervention autres travaux : 10 %

2.3-Méthodologie et moyens humains : 5 %

Pour le lot 2 :

Critère 1 : prix des prestations sur 40 points, appréciés au regard du montant total forfaitaire de la DPGF

Critère 2 : valeur technique : 60 points

2.1-Service proposé : 35 %

2.2-Méthodologie et moyens humains : 10 %

2.3-Performance environnementale de la prestation : 10 %

2.4-Suivi de l'activité : 5%

Pour le lot 3 :

Critère 1 : prix des prestations sur 60 points appréciés au regard du montant total du DQE

Critère 2 : valeur technique : 40 points

2.1-Service et technologie proposés : 20 %

2.2-Méthodologie et moyens humains : 10 %

2.3- 2.3-Performance environnementale du service et du mobilier proposé : 5 %

2.4-Suivi de l'activité : 5%

A l'issue de l'analyse des offres, la commission d'appel d'offres du SMMAG, réunie le 3 mai 2023, a attribué le marché :

Pour le lot 1 – Arrêts avec panneaux statiques et marquage au sol : à l'entreprise URBANEO (69, VOURLES), dont l'offre est jugée économiquement la plus avantageuse pour un montant global et forfaitaire de 44 080 € H.T pour la période initiale uniquement et pour un maximum de 150 000 € H.T, sans minimum, pour la période initiale de deux ans reconductible 1 fois 2 ans.

Pour le lot 2 – Maintenance et exploitation des panneaux à bouton poussoir : à l'entreprise ECOV (44, NANTES), dont l'offre est jugée économiquement la plus avantageuse pour un montant global et forfaitaire de 19 100 € H.T. pour la période initiale de deux ans, reconductible 1 fois 2 ans.

Pour le lot 3 : Fourniture, pose, exploitation et maintenance de panneaux numériques d'aide au covoiturage spontané : à l'entreprise ECOV (44, NANTES), dont l'offre est jugée économiquement la plus avantageuse pour un montant maximum de 250 000 euros HT, sans minimum, pour la période initiale de deux ans, reconductible 1 fois 2 ans.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

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

Vu la décision rendue par la commission d'appel d'offres du 3 mai 2023,

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 04 mai 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Autorise le Président à signer le marché relatif au covoiturage spontané, M'covoit Pouce, sur le territoire du SMMAG :
- Pour le lot 1 – Arrêts avec panneaux statiques et marquage au sol : avec l'entreprise URBANEO (69, VOURLES), dont l'offre a été jugée économiquement la plus avantageuse pour un montant global et forfaitaire de 44 080 € H.T pour la période initiale uniquement et pour un maximum de 150 000 € H.T » sans minimum, pour la période initiale de deux ans reconductible 1 fois 2 ans.
- Pour le lot 2 – Maintenance et exploitation des panneaux à bouton poussoir : avec l'entreprise ECOV (44, NANTES), dont l'offre a été jugée économiquement la plus avantageuse pour un montant global et forfaitaire de 19 100 € H.T. pour la période initiale de deux ans reconductible 1 fois 2 ans.

- Pour le lot 3 : Fourniture, pose, exploitation et maintenance de panneaux numériques d'aide au covoiturage spontané : avec l'entreprise ECOV (44, NANTES), dont l'offre a été jugée économiquement la plus avantageuse pour un montant maximum de 250 000 euros HT et sans minimum, pour la période initiale de deux ans reconductible 1 fois 2 ans.

27 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 10 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

Département de l'Isère : 10 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité

- **Délibération n°12 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Covoiturage spontané : Fourniture, exploitation, maintenance et développement de l'usage du service M Covoit Lignes + - Autorisation donnée au Président de signer le marché**

2DL220032

Monsieur le Président Sylvain Laval : Nous en venons à une seconde délibération, toujours dans le domaine du co-voiturage, monsieur le vice-président.

01:31:27

Bruno CATTIN: Cela concerne M covoit' Lignes+. Il s'agit d'un accord-cadre sur le covoiturage spontané par la fourniture, l'exploitation, la maintenance et le développement de l'usage du service M covoit' Lignes+ sur le territoire non seulement du SMMAG, mais aussi de la Communauté de Communes de Massif du Vercors. Il y a une convention de groupement de commandes qui était passée entre le SMAG et la Communauté de Communes du Massif du Vercors et le coordinateur étant le SMMAG. En 2019, ce service avait été mis en place avec l'objectif d'avoir un système de covoiturage à haut niveau de service entre des points d'arrêts prédéfinis sur le territoire des interco concernées. Là, il s'agit de relancer une consultation puisqu'en 2022, la première consultation avait été déclarée sans suite pour motif d'intérêt général. Suite à cette relance, l'Accord-cadre est conclu pour une durée de deux ans. La consultation s'est faite en deux phases : une phase de sélection des candidatures, une phase de négociation. Après l'Analyse des offres, la candidature d'ECOV a été admise à soumissionner. La commission d'appel d'offres a examiné l'offre dans sa réunion du 3 mai dernier et a décidé d'attribuer l'accord-cadre de covoiturage à cette société dont la société Ecov pour exploiter le service sur le territoire du SMMAG et de la Communauté de Commune du Massif du Vercors pour un montant maximum de 1 600 000€ hors taxes pour la durée initiale de deux ans. Je vous propose d'approuver ce marché.

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci beaucoup. Y a-t-il des demandes d'intervention ? Je n'en vois pas. Effectivement, une belle démarche de coopération avec les territoires voisins et notamment, avec la Communauté de Communes du Vercors, est aussi dans le rôle du SMMAG et de travailler en collaboration avec Territoires limitrophes. Je mets aux voix cette délibération. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? C'est adopté. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

La présente délibération a pour objet d'autoriser le Président à signer l'accord-cadre de « Covoiturage spontané : fourniture, exploitation, maintenance et développement de l'usage du service M covoit' Lignes+ » sur les territoires du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) ainsi que de la Communauté de Communes Massif du Vercors (CCMV).

Le SMMAG et la CCMV, exploitant des services de covoiturage très similaires sur des périmètres se recoupant, ont signé une convention de groupement de commandes pour la mise en place du service M covoit' Lignes+ sur les deux territoires ; le SMMAG étant le Coordonnateur de ce groupement de commandes.

En 2019, le service M covoit' Lignes+ a été élaboré dans l'objectif de mettre en place un service de covoiturage à haut niveau de service entre des points d'arrêts définis des territoires présentés

précédemment que sont Grenoble Alpes Métropole, Le Grésivaudan et le Pays Voironnais. Le service a été ouvert en septembre 2020.

L'objectif est de proposer une solution simple et performante pour convaincre les automobilistes de devenir covoitureurs, notamment en tant que passagers.

Il s'agit d'une relance de la consultation n°2022-FCS-SMAG-0098, publiée le 6 avril 2022 au BOAMP et au JOUE, et déclarée sans suite pour motif d'intérêt général, le 23 juin 2022. La procédure de passation utilisée pour cette deuxième consultation est la procédure avec négociation. Elle est soumise aux dispositions des articles L. 2124-3, R. 2124-3 et R. 2161-12 à R. 2161-20 du Code de la commande publique.

L'accord-cadre est conclu pour une durée de deux ans à compter de la date fixée par ordre de service reconductible une fois deux ans. La durée maximale de l'accord-cadre toutes périodes confondues est de 4 ans.

Cette consultation s'est déroulée en deux phases :

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

Un avis d'appel public à la concurrence a été transmis le 11 octobre 2022 au BOAMP, au JOUE, sur le profil acheteur AWS et sur le site de Grenoble-Alpes Métropole.

. Seule une entreprise a remis une candidature avant la date et l'heure limites de réception qui étaient fixées au 16/11/2022 puis prolongée au 30/11/2022 : ECOV (44 – NANTES)

A l'issue de l'analyse de sa candidature, ECOV a été admis à soumissionner par une décision du président du SMMAG en date du 3 janvier 2023.

Le candidat a transmis son offre avant la date et l'heure limites de réception qui étaient fixées au 2 février 2023 à 15H00.

L'offres a été analysée sur la base de critères de jugement pondérés comme suit :

Critère 1 : prix des prestations sur 40 points.

Critère 2 : valeur technique : 60 points

2.1 - Service proposé : 30 %

2.2 - Description de la méthodologie pour le développement de l'usage : 15 %

2.3 - Moyens humains mis à disposition pour la réalisation des missions confiées : 5 %

2.4 - Outils mis à disposition pour le suivi des données et reporting associés : 5 %

2.5 – Actions de communication proposées ainsi que méthode de suivi des retombées : 5 %

Des négociations se sont tenues par courriel envoyé depuis le profil acheteur AWS accompagné d'une liste de questions. Le candidat a été invité à remettre une première offre négociée avant le 6 mars 2023 puis une deuxième offre négociée avant le 20 mars 2023.

ECOV a transmis une offre finale le 20 mars 2023.

Au vu de l'analyse multicritère réalisée par les services du SMMAG, la commission d'appel d'offres du SMMAG, réunie le 3 mai 2023, a décidé d'attribuer l'accord-cadre de Covoiturage spontané : fourniture, exploitation, maintenance et développement de l'usage du service M covoit' Lignes+ » sur les territoires du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) ainsi que la Communauté de Communes Massif du Vercors (CCMV) à l'entreprise ECOV (44, NANTES), dont l'offre est jugée économiquement la plus avantageuse pour un montant maximum de 1 600 000 € H.T. pour la durée initiale de deux ans.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

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

Vu la décision rendue par la commission d'appel d'offres du 3 mai 2023,

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 04 mai 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Autorise le Président à signer l'accord-cadre relatif au Covoiturage spontané : fourniture, exploitation, maintenance et développement de l'usage du service M covoit' Lignes+ » sur les territoires du SMMAG ainsi que de la CCMV avec l'entreprise ECOV (44, NANTES), dont l'offre a été jugée économiquement la plus avantageuse pour un montant maximum de 1 600 000 € H.T pour la période initiale de deux ans.

27 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 10 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

Département de l'Isère : 10 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Rapporteur : Brahim CHERAA

Monsieur le Président Sylvain Laval : Délibération suivante : nous passons dans le domaine des mobilités urbaines et relatives à un marché de maîtrise d'œuvre pour la réalisation du prolongement de la ligne D de tramway jusqu'à la gare de Grenoble. La parole est au vice-président Brahim CHERAA.

01:33:54

Brahim CHERAA: Merci, monsieur le président. Cette délibération découle de la volonté que le SMMAG a eu par délibération en juillet dernier de l'extension nord de la ligne D. Pour rappel, c'est la plus petite de nos lignes qui n'a aujourd'hui que cinq stations. C'est une ligne qui traverse quand même un secteur assez dense avec plus de 1500 logements construits en proximité avec d'autres projets à venir, avec un terminus en quartier, un terminus provisoire. J'aime bien le rappeler en quartier politique de la ville. Avec cette prolongation que j'appellerai personnellement, ce n'est pas plus qu'une prolongation, c'est une nouvelle ligne qui va être créée. Parce qu'aujourd'hui, elle part de Place Etienne Grappe au Campus. Aujourd'hui, on va avoir la possibilité de partir de Place Etienne Grappe, toujours dans le quartier politique de la ville, pour aller directement à la gare de Grenoble. L'enjeu pour les habitants non universitaires n'est pas le même. Avec la ZFE, le long débat qu'on a eu, c'est une possibilité que le SMMAG va offrir en plus. Le programme comprend le raccordement des voies de la ligne D à celle de la ligne B, des aménagements complémentaires au terminus pour les conducteurs. L'accompagnement de l'évolution vers des matériels de grande capacité. Pour rappel, 20 rames de grande capacité vont être commandées, donc un investissement de la part du SMMAG de plus de 80 millions qui va être opéré. Il nous fallait la maîtrise d'œuvre, donc il y a eu une publication d'avis d'appel public à la concurrence. Deux offres ont été réceptionnées. Il vous est proposé, après la commission d'appel d'offres qui s'est réunie le 3 mai, de retenir le Groupe Ingérop, CONSEIL ET INGENIERIE, EGIS RAIL, ARCHE 5, pour un montant total de 512 100€.

01:36:06

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci beaucoup. Y a-t-il des demandes d'intervention sur cette délibération ? Madame RABHI.

Laetitia RABHI: Oui, simplement pour prendre la parole et mettre en valeur effectivement cette extension de ligne, puisque c'est souvent des questions qui nous sont posées. Là, on voit bien toute la pertinence et le travail qui est réalisé pour qu'on puisse donner, et notamment depuis Étienne Grappe qui en plein cœur du quartier Jean Berton Renaudie, là aussi, mieux accompagner en tout cas ces quartiers populaires vers déjà un prolongement vers le Nord.

Monsieur le Président Sylvain Laval : Nous sommes dans le domaine des mobilités urbaines, donc seuls les délégués de la Métropole et du Grésivaudan ont le droit de vote. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? C'est adopté. Je vous en remercie.

- **Délibération n° 13 - Mobilités urbaines - Mission de maîtrise d'œuvre pour la réalisation du prolongement de la ligne D à la gare de Grenoble - Autorisation donnée au Président pour signer le marché**

2DL220039

Exposé des motifs

Par délibération du 07 Juillet 2022, le comité syndical du SMMAG a validé le lancement du projet de prolongement de la ligne D à la gare de Grenoble d'un montant global estimé de 8,1 M€ HT.

Le programme comprend :

- le raccordement des voies de la Ligne D à celles de la ligne B ;
- des aménagements complémentaires au niveau du terminus (local conducteur) pour le prolongement de la ligne D,
- l'accompagnement de l'évolution vers des matériels de grandes capacités, avec le prolongement de certaines stations.

Suite à la publication d'un avis d'appel public à la concurrence en date du 24 février 2023 pour recruter un maître d'œuvre pour cette opération, 2 offres ont été réceptionnées.

La commission d'appel d'offres réunie le 03 Mai 2023 a analysé les offres déclarées recevables au regard des deux critères de choix (prix noté sur 60 points, valeur technique notée sur 40 points).

Elle a attribué le marché de maîtrise d'œuvre à INGEROP CONSEIL & INGENIERIE (mandataire)/EGIS RAIL (cotraitant)/ARCHE 5 (cotraitant), dont l'offre a été jugée économiquement la plus avantageuse, pour un montant de 512 100€ HT.

Par conséquent, il est proposé au Comité syndical d'autoriser la signature du marché avec INGEROP CONSEIL & INGENIERIE (mandataire) /EGIS RAIL (cotraitant)/ARCHE 5 (cotraitant), pour un montant de 512 100€ HT €

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

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

Vu la décision de la Commission d'appel d'offres en date du 3 mai 2023,

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 04 mai 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG:

- Autorise le Président à signer le marché de maîtrise d'œuvre relatif à la maîtrise d'œuvre pour la réalisation du prolongement de la ligne D à la gare de Grenoble avec l'entreprise INGEROP CONSEIL & INGENIERIE (mandataire) (38240) / EGIS RAIL (cotraitant)/ARCHE 5 (cotraitant) pour un montant de 512 100€ HT
- Autorise le Président à signer tout document (dont acte d'exécution) relatif à ce marché.

20 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 16 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité

Planification

Rapporteur : Sylvain LAVAL

Monsieur le Président Sylvain Laval : La délibération suivante est relative aux perspectives d'évolution du réseau de transport structurant de transports en commun bien entendu. C'est une délibération effectivement d'importance pour notre syndicat et son territoire, puisque, vous le savez, la structure de notre réseau est évidemment un élément essentiel dans l'offre de services de transports et particulièrement de transports en commun que nous offrons, que nous apportons aux usagers, particulièrement dans le contexte que nous décrivions récemment sur les enjeux nouveaux, notamment à la fois en matière de zones à faible émission et d'amélioration de la capacité à se déplacer.

Notre territoire a été, vous le savez bien, un territoire pionnier dans la réinstauration du tramway comme mode de transport collectif. Il convient aujourd'hui de consolider cette politique pour préparer l'avenir. Il faut à la fois faire face aux enjeux qui sont des enjeux de réalité d'un réseau qui a près de 40 ans, avec des enjeux de renouvellement et d'entretien à la fois des matériels roulants, mais aussi des infrastructures, tout en continuant de penser l'avenir et de préparer les évolutions nécessaires. Il y a évidemment un enjeu très fort sur notamment notre patrimoine de tramways, avec une nécessité de renouveler ou de prolonger, en tout cas, de rénover le matériel roulant avec les rames de tram les plus anciennes. C'est un enjeu très fort qui va nous occuper dans les semaines et dans les voies qui viennent, puisque nous aurons des décisions importantes à prendre qui représenteront des dizaines de millions d'euros d'investissements derrière. Il y a un travail qui est engagé et actuellement en lien avec la SPL M TAG sur ces différents scénarios. Il faudra aussi entretenir le matériel le plus récent parce qu'il n'a pas une durée de vie infinie. Puis, il y a aussi des opérations classiques : entretien des voies, des lignes qui sont aussi des montants d'investissement conséquents. Il y a les tramways, mais il y a aussi les bus, avec aussi, là, des enjeux de renouvellement par rapport aux durées de vie des bus qui sont en moyenne de quinze ans, des enjeux aussi de transition énergétique sur la mutation technologique de nos bus, et là encore, des besoins d'investissement qui se comptent en dizaines de millions d'euros sans compter la nécessité d'adapter notamment les dépôts pour accueillir les nouveaux matériels et faire face aux nouveaux besoins. Ce sujet se pose également de manière différente, mais il se pose aussi sur le territoire du Grésivaudan avec le réseau M TouGo. Puisque certes, le matériel roulant est la propriété des entreprises de transports affréteurs, mais il y a aussi des enjeux sur les futurs matériels et la manière dont ils seront renouvelés face à ces enjeux de transition énergétique et ses besoins également.

Puis, le deuxième point majeur, c'est évidemment celui de l'avenir, de la capacité à organiser les déplacements futurs. Il nous faut commencer à jeter les bases de ces évolutions à la fois dans une vision prospective, mais aussi préventive, pour dégager les bonnes orientations aujourd'hui qui nous permettront demain d'apporter les réponses attendues. Puisqu'en matière de projets d'infrastructures, de mobilités structurantes comme celle-ci, nous sommes sur du temps malheureusement moyen et long, puisque ce sont des projets qui, au regard de l'ampleur des procédures, de la réalisation des travaux et les capacités à réunir les financements, représentent des années qui se rapprochent souvent de la dizaine d'années malheureusement. Des réflexions avaient eu lieu il y a quelque temps dans notre syndicat au sujet de la capacité d'évolution du réseau de tramway, notamment via une possibilité de maillage des lignes, c'est-à-dire de rajouter des lignes de tram en utilisant le réseau existant à voie constante, en mélangeant d'une certaine manière les lignes, en jouant d'aiguillage. Plusieurs études ont été conduites sur cette question par rapport à cette idée qui semblait en son temps intéressante. Ces études ont révélé un certain nombre de fragilités non négligeables qui démontré qu'un maillage trop poussé engendrait une fragilisation globale du réseau à travers un manque de fiabilité, à travers une saturation d'un certain nombre d'axes qui auraient derrière par incidence touchée la fiabilité et la fréquence, donc la qualité de l'offre sur le réseau de tramways. Puis ça avait comme seconde conséquence, et non des moindres, de créer les terminus partiels sur un certain nombre de lignes pour diminuer l'offre en bout de ligne, donc en périphérie sur le réseau de tramways et inversement, maximiser et renforcer l'offre en zone centrale en zone urbaine dense. Ce qui ne correspond pas

aujourd'hui aux objectifs que nous avons, qui est celui d'accentuer l'offre vers les périphéries par rapport aux enjeux de nos habitants, par rapport aux enjeux de la zone à faible émission.

Il ne paraît pour le moins pas souhaitable en tout cas de s'engager massivement dans cette direction-là. C'est la raison pour laquelle la prolongation de la ligne D du tram en direction de la gare, comme l'a évoqué le vice-président, qui s'inscrit dans un maillage partiel et de proximité, est néanmoins intéressante et est engagée, comme vous le savez. Puis, il nous faut évidemment poursuivre plus loin, notamment sur l'amélioration des capacités existantes par rapport à des besoins nouveaux qui apparaissent. C'est notamment le cas au niveau de la presqu'île scientifique, qui est une zone de développement économique, technologique et de recherche majeure de notre territoire sur laquelle des besoins se font apparaître au regard des nouvelles constructions, des nouveaux projets, des populations à la fois d'habitants, mais aussi de salariés qui s'y rendent.

Il est proposé de lancer une étude de création d'une station supplémentaire de tramway au niveau de la place Nelson Mandela sur la ligne B au niveau de la presqu'île, comme il vous est proposé dans cette présente délibération, de lancer des études préalables sur des réflexions d'extension de réseau de tramway, à la fois sur la ligne E en direction du sud en direction d'Echirolles, Pont-De-Claix, le prolongement de la ligne D au sud, également en direction de Grand-Place via Saint-Martin-d'Hères et Echirolles -Grenoble. Puis de regarder également le prolongement et l'opportunité de la ligne A en direction de Sassenage. Il s'agit bien là de lancer des études préalables qui viseront à conforter ou pas une opportunité à aller plus loin le moment venu, mais qui nous permettront de prendre de bonnes décisions et d'ajuster les réponses. Il s'agit d'avoir cette vision prospective d'ensemble qui devra évidemment se mettre en perspective de l'ensemble de nos règlements, notamment des documents d'urbanisme, et de commencer à intégrer les questions foncières qui se poseront le moment venu. Puis, penser l'avenir du réseau, ce n'est pas que le tramway. C'est aussi la question de notre réseau de bus à la fois sur le renouvellement des matériels que j'évoquais il y a un instant, mais qui pose un certain nombre de questions sur le plan à la fois technologique, sur le plan de la performance qui va être apportée. Il apparaît aujourd'hui que le sujet est loin d'être simple et qu'un certain nombre de nouvelles énergies sont des énergies qui coûtent aujourd'hui encore très cher, qui ne sont pas suffisamment fiables, notamment en termes d'autonomie, en termes de durabilité des équipements. Il apparaît que la technologie trolleybus nouvelle génération répond à un certain nombre de besoins à un coût raisonnable tout en nous permettant d'apporter la performance qui est nécessaire, parce que l'autonomie est plus grande sur ces lignes-là que l'investissement et plus durable dans le temps et que les investissements trouvent beaucoup plus de sens dans leur amortissement.

Il vous est également proposé dans cette optique-là, d'étudier sur des lignes structurantes qui seraient adaptées à cette technologie, bien entendu, des lignes chrono bus, notamment les ligne C1, C3 et C4, la possibilité d'introduction future de trolleybus nouvelle génération qui ne nécessiteront pas d'avoir des lignes aériennes sur l'ensemble du parcours, mais que sur une partie. Puisque je le disais à l'instant, les technologies évoluent. Ce travail se fera en parallèle et en complémentarité de celui qui est d'ores et déjà engagé sur la modernisation de notre réseau de transports en commun actuel, à la fois entre le territoire de la métropole et le territoire du Grésivaudan, où nous travaillons à la structuration de nouvelles lignes entre les deux territoires dans un cadre harmonisé, y compris sur le plan tarifaire et commercial. Évidemment, cette vision prospective viendra se compléter à celle qui est d'ores et déjà engagée pour, in fine, améliorer l'offre de mobilité pour nos habitants sur l'ensemble du territoire du SMMAG, puisque c'est bien cela dont il s'agit aujourd'hui et qui vous est proposé de lancer dans la présente délibération. Y a-t-il des demandes d'intervention ? Madame BELAIR.

Margot BELAIR: Merci. Je pensais qu'il y aurait d'autres interventions. Chers collègues, nous tenons à saluer le lancement de ces études qui correspondent à ce que justement nous souhaitons collectivement pour les métropolitains et métropolitaines, pour les autres territoires du Grésivaudan, et demain, je l'espère, du Voironnais. C'est d'autant plus réjouissant qu'on a eu le débat précédemment, mais aussi dans d'autres instances sur la ZFE. Cette promesse de renforcement de l'offre est assez salubre. L'objectif que nous partageons est de permettre à toutes et à tous, même les plus démunis, de se déplacer. Le lancement de ces études commence à apporter une belle réponse à cela. Vous le savez, ce n'est pas un secret, on l'a beaucoup exprimé. Nous étions inquiets, notamment depuis l'annonce de la fin du PDU, et il était difficile d'entrevoir la suite. On le sait, le temps joue contre nous. Ces sujets de mobilité, on est régulièrement interpellés dans nos communes là-dessus, et on voit qu'il y a une grosse attente sur ces sujets.

Là, oui, nous souhaitons féliciter cet engagement, féliciter aussi de prendre en compte ces demandes que nous avons formulées plusieurs fois et voir que tout ça se lance dès aujourd'hui, donc je le redis, c'est une bonne nouvelle. En plus du travail important mené sur le renouvellement du matériel roulant, je souhaite souligner le choix important que vous avez présenté précédemment sur le trolleybus, rappelons, qui offrent une grande capacité énergétique, une réduction des coûts d'exploitation et de la pollution, ainsi qu'une amélioration forte du confort des passagers et de la régularité des horaires. C'est une bonne nouvelle. Encore une fois, le retour du trolleybus dans notre agglomération et nous espérons un déploiement rapide. On voit là, par votre présentation et par cette délibération, qu'il y a des projets qui se dessinent, que le projet de plan de déplacement des mobilités, du PDM, Plan Des Mobilités, se développe à la suite du PDU. Si nous sommes déjà engagés dans cette phase de travail, nous pensons qu'il serait judicieux de prendre en compte tous les aspects possibles pour justement continuer ce dessein du PDM.

Il nous semble important d'explorer tous ces possibles et de proposer aussi un débat citoyen afin que les habitants de notre région soient impliqués dans ces décisions. Le PDU accordait une place importante à la concertation et nous pensons qu'il faudrait impliquer davantage les habitants, les métropolitains, les métropolitaines, les communes, les associations dont le dessein commence à poser cette première délibération. De plus, pour pouvoir décider ensemble de manière pertinente l'avenir, puisque là, on propose des études. Après, j'imagine qu'il faudra prendre dans les années à venir des arbitrages. Il nous paraît indispensable d'avoir un panorama un peu complet de ce qui est réalisable. Vous savez comme moi que si des études ne sont pas lancées sur certains tronçons, il y a peu de chances qu'une évolution soit faite dans les années à venir. Nous avons, pour compléter cette délibération, quelques propositions à formuler. Tout d'abord, ne pas écarter a priori le projet de tram-train vers Vizille et se garder la possibilité d'arbitrer un des projets, voire les deux. Nous savons qu'il existe différentes options comme le tram-train jusqu'à Pont-De-Claix, directement jusqu'à Vizille, ou depuis Pont-De-Claix jusqu'à la gare de Jarry, complétée par un tramway qui ferait Jarry-Vizille. Vous savez qu'il y a plein d'options différentes pour desservir le grand Sud. On pense que ce serait intéressant de se garder un petit peu la possibilité d'étudier toutes ces options et de voir si après, les réalités financières apparaissent insurmontables, donc d'arbitrer et d'abandonner certains projets sans aucun problème. Concernant l'extension de la ligne D qui est une excellente nouvelle également. D'ailleurs, petit clin d'œil à la CCC qui demandait une ligne chrono circulaire. Là, on fait même mieux, on fait un tramway, ce qui est une bonne nouvelle aussi. Nous pensons qu'il pourrait être pertinent d'étudier la prolongation de la ligne D, non pas jusqu'à Grand-Place, mais jusqu'à Lesdiguières, pour se dire que cette étude sera faite et que demain, au-delà de la prolongation jusqu'à Grand-Place, on pourra être d'autant plus rapide pour étendre jusqu'à Lesdiguières, d'autant plus que le dépôt d'EYBENS va être agrandi. Je profite de parler de la ligne D pour dire que je souligne aussi très positivement le travail qui est lancé sur la ligne A du côté de Sassenage qui est un travail très attendu, une bonne nouvelle également.

Enfin, je pense que nous devrions envisager quand même une étude sur le projet de tramway qui pourrait relier Grenoble au Grésivaudan, peut-être via la RD 1090 ou Inovallée, ce qui représenterait une amélioration significative des transports entre la Métropole et le Grésivaudan, en passant notamment par Meylan. Ce sont nos quelques propositions complémentaires sur cette délibération. On sait qu'elles seront ajoutées en l'état dès aujourd'hui, mais on pense qu'elles pourraient être travaillées dans les semaines et mois à venir pour pouvoir les intégrer dans le futur plan de mobilité de notre territoire. Je vous remercie pour votre attention.

01:52:28

Monsieur le Président Sylvain Laval : Madame RABIH.

01:52:31

Laetitia RABIH: Oui. Merci, monsieur le président. Moi, je tiens effectivement à faire remarquer que cette délibération, elle est à la fois prospective. Margot BELAIR vient de le retracer. Ce sont des choses qui sont attendues. On voit bien, là, toute la vision qui est celle du SMMAG pour l'ensemble du réseau, pour le renouvellement du matériel. Tenir à la fois, déjà, rien que ce qui est exprimé dans cette délibération, ainsi que la nécessité de l'harmonisation de nos territoires en termes d'offre et en termes tarifaires, ce qui a été également fait par ce syndicat de maintenir l'activité possible de la SPL M TAG dans des moments extrêmement tendus en début de mandat où l'économie générale était bousculée par la période Covid. On voit bien, là, qu'il y a beaucoup de choses qui ont été tenues. Je pense qu'il est intéressant quand on peut se féliciter aujourd'hui de la mise en œuvre et la mise en étude de ces extensions-là, des matériels roulants renouvelés où on voit effectivement la pertinence du réseau qui est en train de s'accroître, aussi de faire, je dirais, un petit retour en arrière et de se féliciter aussi d'avoir permis à l'ensemble de nos outils, notamment le SMMAG et la SPL M Tag, de pouvoir perdurer, de les avoir amenés à franchir les difficultés que personne ne pouvait évidemment anticiper. On a vu très récemment également au niveau d'un bureau métropolitain, l'avancement, le cadencement du plan de déplacement urbain où il n'y a pas eu de retard et bien au contraire, il y a eu même des avancées qui ont été proposées, mises en œuvre par le SMMAG et qui n'étaient pas pensées ou pas inscrites, donc on a pu aller plus loin. Je pense que cette fresque-là, elle est à regarder du début de la prise de notre mandat collectivement, puis également de remercier, je pense, l'ambition et la vision de notre Président Sylvain LAVAL, mais remercier effectivement les directeurs qui ont été présents pour nous accompagner et également l'ensemble des services, puisque nous arrivons quand même, là, à de belles réalisations.

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

01:55:25

Brahim CHERAA: Je vais être assez court, mais j'aimerais quand même saluer cette délibération parce qu'elle nous offre à la fois une vision et surtout, je la trouve très équilibrée, comme l'a dit *Laetitia RABIH*, à la fois équilibrée sur la prospective. On n'insulte pas l'avenir, on trace, on pose des jalons, mais sur du moyen et du long terme. Elle gère aussi le quotidien et le court terme, ça veut dire avec les investissements énormes qui sont déjà faits et qui vont être faits notamment sur le matériel roulant, notre patrimoine. Je pense aux quelques 70 millions aussi du dépôt d'EYBENS aux 80 millions des rames. Ça, c'est le premier défi le plus fort, je pense. Parce qu'aujourd'hui, si on ne veut pas dégrader, on veut continuer, qu'on a une situation à minima semblable voir améliorée. Il nous faut faire ces investissements. J'aimerais saluer l'équilibre global de cette délibération.

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci. Monsieur BEJAJI.

01:56:30

Pierre BEJAJI: Merci. Bonjour, chers collègues. C'est une intervention pour appuyer mes deux collègues précédents, à la fois en tant qu'élu syndical, élu métropolitain, mais aussi élu eybennois, puisque je parlerai tout à l'heure de la prolongation de la ligne D. Très contents de voir également l'ensemble de ces travaux d'étude engagés puisqu'avant de pouvoir faire des choix, il faut les objectiver et pour les objectiver, il faut bien cerner le champ des

possibles. C'était un peu, d'ailleurs, l'esprit des amendements qui ont été déposés de dire de lancer des études. Si nous ne les lançons pas aujourd'hui, il y a peu de chances pour qu'ensuite nous soyons en capacité de décider en 2025, en 2026 ou en 2027. Les propositions d'amendement, c'était un peu pour élargir le champ des études et avoir de vrais choix. Comme l'a dit Margaux, quitte à ne pas choisir, mais au moins ne pas choisir en ayant connaissance à la fois des avantages et des inconvénients juridiques, techniques, administratifs, mais aussi en termes de coûts.

Le deuxième champ de mon intervention, c'est effectivement le financement, puisqu'il n'y a pas eu un grand soir des transports. On est toujours dans une situation financière compliquée. Ça a été dit par le Président et on sait bien qu'il va falloir faire des choix aussi. Ces études nous permettront justement de faire des choix entre plusieurs options. Je pense qu'il faudra mettre ces choix au débat, notamment avec les habitants. C'est ce qu'a dit Margot pour bien expliquer ce qui est possible, ce qui n'est pas possible financièrement d'une part, et d'autre part d'aller plaider notre cause auprès de l'État, notamment en disant que nous avons des projets. On ne sait pas ce que sera l'avenir au niveau du gouvernement et notamment post 2027, mais au moins on l'a vu sur le RER. Quand on a des projets avancés ou des projets chiffrés, c'est beaucoup mieux pour aller négocier. Il y a la question bien évidemment du déplafonnement du VM où là nous appuyons les initiatives des présidents, à la fois présidents du SMMAG et présidents d'intercommunalité. Christophe FERRARI, je crois, a fait une lettre en ce sens au gouvernement et au ministre pour étudier cette solution. Il faudra peut-être aussi travailler sur d'autres recettes au niveau du syndicat. Tout ça devra être mis au débat en même temps que les résultats des études, et avancer sur une actualisation de notre PPI au regard de l'avancée des études. Puis, un petit mot sur effectivement la ligne D pour rebondir sur ce que vient de dire Brahim. Effectivement, on commence un peu à en parler dans le microcosme dans nos communes. C'est une très bonne nouvelle. Je crois qu'au niveau d'EYBENS, c'est quelque chose qui est attendu depuis très longtemps.

Il y a des réserves foncières qui ont été faites, notamment du côté de Martinet, mais pas qu'eux. C'est quelque chose qui est préfigurée, qui est vraiment en lien avec les Grandes Alpes. On en a parlé en comité de pilotage. Le Président LAVAL était là aussi pour dire que c'était quelque chose de très important, notamment au regard de l'ambition que nous portons au projet Grand Alpes. Il y a déjà des voix qui existent et des voix d'essai qui vont être déplacées, mais on a déjà les réservations foncières, notamment du côté Hébaïn. L'amendement que nous proposons, c'est de prolonger les études jusqu'à Lesdiguières. Ça fait suite à des discussions que j'avais eues avec le prédécesseur de Michael GUTHMULLER. En même temps, on a quand même programmé l'agrandissement du dépôt M TAG sur EYBENS et je me rappelle d'une discussion que j'avais eue avec Philippe CHERVY qui me disait que ce qui était aussi intéressant dans le choix du site d'EYBENS, c'était de pouvoir injecter des rames assez rapidement dans tous les endroits de la métropole, notamment à l'Ouest, par exemple le terminus de la ligne E. Ce maillage supplémentaire de Grand'Place à Lesdiguières, c'est un maillage qui serait hyper intéressant par rapport à ça, en sachant que ce n'est pas un maillage compliqué du point de vue des emprises foncières, puisque le cours de l'Europe est très large et ce ne sont que des emprises publiques. Ce n'est pas une grande longueur. Je pense que ça mériterait de creuser cette solution. Ça permettrait d'avoir deux options pour rejoindre la gare, notamment à partir d' EYBENS. Ça, c'était la demande que nous avons faite en amendements et que je soutiens. Puis, également pour dire que là on parle de mobilité, transports en commun, tout ça doit s'intégrer également à d'autres formes de mobilité. Je crois que quand on parle par exemple de lignes de rocade chrono de vélo, puisque ça a été présenté comme tel à la convention citoyenne. Je crois qu'il faut offrir aussi une ligne de rocade de transports en commun.

02:01:49

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

Jean-Paul TROVERO: Merci, monsieur le président. Évidemment, on ne peut que se réjouir d'avoir des perspectives d'évolution, parce qu'on ne serait dans le cadre d'aucune évolution, ce serait beaucoup plus pénible. D'ailleurs, peut-être qu'il aurait fallu dire de développement de nos offres plutôt que d'évolution. Parce qu'évoluer, on peut évoluer tout en restant au même niveau. On monte d'un niveau, mais on reste dans le même périmètre. Par contre là, il y a une véritable volonté de développer et de mailler mieux les réseaux de transports structurants tramway-bus. On ne peut que s'en féliciter. Après, effectivement, il y a des études, il y a des échéances, il y a des crédits à mettre en face, mais la volonté politique, elle est là et elle est affichée, donc c'est très bien. Par la même occasion, nous actons aussi que nous abandonnons le projet de maillage qui avait été envisagé à un moment de mailler les réseaux de trams existants. On ne va pas faire de débat là-dessus, ça a été expliqué. L'analyse est à la fois mitigée. On aurait pu le faire, ce n'était pas techniquement impossible, ce n'était pas financièrement inaccessible. Parce que dans des cas comme ça, ce n'est jamais tout blanc ou tout noir. C'est un choix que nous faisons d'abandonner ce maillage, peut-être en préservant quelques aspects quand même de ce maillage et c'est bien. La ligne D en est un exemple, ça prouve qu'on peut bien mailler trois destinations sur le même tronçon commun puisqu'on a la A, la B et la D, pour le coup, qui serait sur le même tronçon commun.

02:03:31

Les solutions de cadence et tout, techniquement, ce n'était pas irréalisable, même si c'était compliqué. Par contre, dans cette histoire d'études de maillage, il y a un point qui peut et qui nécessite à mon avis qu'on puisse arrêter, on ne peut pas avoir la réponse, mais quand même au regard de ça en termes d'investissements, c'est l'abandon ou pas puisque ça a été posé de la station Dubedout. Est-ce que ça a du sens ou pas même si on abandonne le maillage par rapport à la fluidité du trafic par exemple ? Ça veut dire qu'il faut se poser la question de l'agrandissement de Victor-Hugo qui peut être d'actualité même s'il n'y a pas de maillage pour faciliter. Surtout, il y a un point qui mérite là, quelles que soient les conditions que nous regagnons ça de très près, c'est l'agrandissement et la reconfiguration de l'arrêt Alsace-Lorraine. Parce que là, pour le coup, quand on regarde les trafics et les flux de trafics, il y a vraiment une nécessité de sécuriser au mieux et d'agrandir au mieux cette station. C'est possible techniquement, il y a la place pour le faire. Ça a un coût, mais à regarder. Ce sont des suggestions que je fais dans ce cadre-là. Puis bien évidemment, comme l'a dit Margot BELAIR, on ne peut que se féliciter du retour prévisible, en tous les cas, que nous appelons du trolleybus. Ça fait des années que, à titre personnel, mais pas qu'à titre d'élu, je pense qu'il fallait et qu'il faut ramener le trolleybus sur notre périmètre. Ça nécessite des aménagements, ça nécessite aussi des investissements, mais c'est quand même une solution de transport que je qualifierais, qui n'était pas dépassé, qui appartient au passé, mais qu'il nous faut bien mettre en perspective pour notre avenir et qui fonctionne très bien dans les agglomérations qui l'utilisent. Même si on peut regretter qu'on ait plus trop de constructeurs français dans ce domaine-là.

02:05:42

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci. Madame BELAIR, vous avez redemandé la parole.

02:05:46

Margot BELAIR: Oui, c'était juste pour clarifier. On n'a pas apposé d'amendement, c'était juste pour dire qu'on avait fait des propositions.

Monsieur le Président Sylvain Laval : Y a-t-il d'autres demandes d'intervention ? Je n'en vois pas. Juste en réaction aux différentes interventions, d'abord, moi, je souhaite saluer les différents intervenants qui, je crois, vont tous dans le même sens, à savoir travailler collectivement pour améliorer la qualité de l'offre de transport dans notre grand territoire. C'est bien de cela qu'il s'agit à travers cette délibération et sous diverses formes. Je crois que c'est quelque chose effectivement d'important et c'est particulièrement notre rôle. Il a été

fait état d'un certain nombre de remarques. Effectivement, sur l'étude au niveau de la ligne D, de la même manière que sur la ligne E. Encore une fois, il s'agit d'études prospectives, donc nous aurons le temps d'ajuster les options et d'approfondir les scénarios. Sur la ligne E, il a été effectivement posé la réflexion avec plusieurs options à la fois au niveau de Pont-De-Claix l'étoile, peut-être un peu plus loin. On pourrait tout à fait partir de la même chose sur l'étude de la ligne D sud avec une option sur Grand'Place et une autre qui permettrait d'aller connecter jusqu'à la et au niveau de ligne A, puisque nous savons qu'on la prolongera un jour.

Effectivement, cette suggestion semble de bon sens, en tout cas, pour en regarder l'opportunité à ce stade. Au sujet du tram-train, là, chacun aura son opinion, mais nous ne sommes pas sur la même situation. Il y a déjà eu une première étude d'opportunité. Nous ne partons pas de rien qui a été plusieurs fois présenté en direction de Vizille, et qui démontre à la fois la complexité technique d'un tel projet, et son coût qui est assez faramineux est couplé aux difficultés réglementaires sur le territoire concrètement spatial. Aujourd'hui, laisser penser que nous pourrions demain amener un tram-train à Vizille, nous ne sommes pas loin de la chimère puisque mener un tel projet c'est des décennies. Je suis gentil quand je dis des décennies. Sachant que vous avez des problématiques foncières entre une route nationale, des problèmes de risques naturels avec les rivières, une emprise ferroviaire qui n'est pas réglée aujourd'hui dans un espace extrêmement contraint, et que nous avons par ailleurs un projet de RER ferroviaire sur ce secteur-là que nous sommes loin d'avoir réglé. On peut proposer des choses nouvelles. On peut faire croire à nos habitants que demain nous pourrions avoir un tram-train à Vizille. La réalité, c'est qu'aujourd'hui, ce n'est pas réaliste, ce n'est pas réaliste et que laisser à penser cela, alors que nous avons déjà eu des études préalables qui ont été lancées dans la précédente mandature, je le rappelle, nous ont démontré que nous sommes sur quelque chose d'extrêmement complexe à réaliser, d'extrêmement coûteux. Je ne suis pas certain que nous en ayons aujourd'hui les capacités financières, et encore une fois, ne méconnaissons pas les contraintes techniques ou réglementaires. Nous ne sommes pas non plus là pour laisser penser qu'on pourrait mener des projets qu'on n'arrivera pas à faire. Battons-nous déjà sur le RER, sur cette branche sud, qu'on est loin d'avoir réglé.

Nous avons une zone de risque technologique à traverser avec un PPRT qui est extrêmement contraignant. Nous avons des besoins de doubler les voies, nous avons besoin d'améliorer les dessertes de Jarrie- Vizille justement, et nous sommes déjà très loin du compte sur ce dossier. Nous ne pouvons pas dire que nous allons faire trois choses en parallèle. Je rappelle que nous ne faisons pas rien dans ce secteur, puisque nous avons engagé des études pour insérer une voie de bus réversible en bordure de la RN 85 qui permettra d'améliorer l'offre de transports, notamment via la ligne de bus express, et que nous poursuivons aussi le déploiement d'un chrono vélo dont je tiens à saluer ici le fait que les travaux avancent bien en ce moment. Après, chacun est libre de soutenir les projets qu'il souhaite, mais remettons les dans un contexte qui est un contexte réaliste est un contexte de vérité vis-à-vis de nos habitants qui je le crois, l'attendent. Sur le reste, effectivement, l'enjeu, c'est notre capacité à faire et ça a été rappelé. Lancer des études prospectives, c'est important, il faut le faire, il fallait le faire. D'une certaine manière, nous rattrapons un petit peu le retard sur cette question et nous savons que ce sera un long chemin au regard de la complexité technique et réglementaire. Nous avons aujourd'hui un peu moins de dix ans pour sortir une ligne de tram dans notre pays et je crois que ce délai ne peut satisfaire personne. Là-dessus aussi, il y a un travail à engager avec les autorités nationales, avec le législateur, pour faire en sorte que les procédures soient plus rapides, soient plus souples, soient plus légères au regard de la complexité réglementaire que nous connaissons.

Puis, vous avez fait allusion au secteur du Grésivaudan, à la couture d'une certaine manière entre la métropole et le Grésivaudan, dans la zone de Montebello-Meylan, qui était un sujet évidemment d'attention et d'importance au regard des bassins d'habitation et des flux de déplacement. Là aussi, nous nous sommes engagés sur de nombreux projets. Il y a l'amélioration de la ligne de chrono une, sur laquelle nous engageons plusieurs millions

d'euros avec la transformation de cette ligne dans ce secteur-là pour la rendre plus performante. Elle fait partie des lignes qui sont proposées en trolleybus dans cette étude, qui vont, là aussi, permettre d'améliorer encore la performance et la réponse à nos usagers. Dans ce secteur-là, de nombreuses choses sont engagées, tout comme le travail en cours que j'énonçais sur le nouveau réseau entre le Grésivaudan et la Métropole va desservir cette zone et va améliorer la desserte de ce secteur. Il y a également, comme la Communauté de Communes du Grésivaudan l'a souhaité et le Président, il me le rappelle à l'instant, les études d'opportunité aussi sur des liaisons par câble sur l'ensemble du périmètre du Grésivaudan qui sont en train d'être regardé.

Quand même sur ce secteur, un travail important est engagé, et nous ne pourrions pas de concert mener une multitude d'études. On peut toujours évidemment faire des suggestions, ajouter des sujets, cela peut s'entendre, mais il faut aussi être clair sur notre capacité à faire et ce qui guide les choix, les orientations qui sont posées dans cette délibération. Dans le fond, cette délibération, elle jette un pont vers les territoires limitrophes. Nous sommes dans la couture à la fois sur la périphérie de la Métropole et sur les territoires autour pour justement faire ce lien, apporter ces réponses de mobilités périphériques sur lesquelles nous sommes très attendus. Nous n'amènerons pas les tramways jusque dans le Grésivaudan ou dans le Voironnais directement. Soyons clairs. Plus nous étirons les tramways, plus nous dégraderons les fréquences aussi. Ça doit se compléter avec les offres de service de bus express, avec le travail que nous faisons sur le covoiturage et avec le RER ferroviaire qui est quand même la première et la plus grande des réponses.

Je crois aussi qu'il faut que nous soyons clairs dans nos orientations et dans notre stratégie. Puis, dernier élément, c'est la question du financement, et cela a été dit par différents orateurs, elle est cruciale. Nous ne pourrions pas tout financer seuls. Nous connaissons aujourd'hui nos contraintes budgétaires. Nous savons que nous ne pouvons pas tout faire reposer aujourd'hui sur une ou des intercommunalités. Là, il y a un vrai sujet d'envergure nationale qui se pose, qui a déjà commencé à se poser. Nous étions auditionnés hier par une mission d'information sénatoriale sur le financement des autorités organisatrices de transports, et nous sommes là au cœur des sujets. Quel va être l'engagement de l'État sur cette question ? Faut-il continuer à candidater à une multitude d'appels à projets qui sont des dossiers multiples de saupoudrage à l'échelle nationale, alors que nous avons tous ici connu une époque où l'État s'engageait clairement sur les projets de transports collectifs avec un financement pérenne, avec un pourcentage de participation projet par projet ?

Il y a évidemment la question des fiscalités qui se pose. Cela a été dit aussi. Est-ce que cela doit être sur la fiscalité actuelle via le versement de mobilités dont nous avons la chance d'en avoir un dynamisme dans notre territoire ? Ce n'est pas le cas de tout le pays. Est-ce qu'il est indéfiniment extensible au bout d'un moment ? Bien sûr que non. Est-ce qu'il faut diversifier les formes de recettes avec d'autres prélèvements qui peuvent être envisagées sur la question immobilière, sur la question foncière ? Puis, soyons vigilants aussi à ne pas non plus encourager la concurrence fiscale entre les territoires dans une forme de dumping qui serait contre-productif. Parce qu'il ne faudrait pas que certaines entreprises souhaitent s'implanter dans l'intercommunalité limitrophe qui ne serait pas à OM, et qui ne lèverait pas de versement mobilité, et qui serait perdant pour tout le monde et qui par ailleurs favoriserait l'étalement urbain.

Nous avons besoin effectivement d'être vigilants sur cette réflexion collective, mais nous aurons besoin d'un positionnement de l'État sur cette question. Nous ne pourrions pas continuer longtemps à l'échelle nationale comme à l'échelle locale, sur des stratégies légitimes d'augmentation d'offre, de développement des infrastructures structurantes, en nous remettant aux seules collectivités locales, que ce soit pour le ferroviaire ou pour les transports collectifs. Je rappelle qu'aujourd'hui nous sommes majoritairement sollicités sur le sujet ferroviaire, alors que nous n'en avons pas la compétence. Ce qui est quand même une vraie question dans notre pays. Je le dis ici, on se tourne systématiquement vers les

intercommunalités, vers le département, alors qu'aucune de ces intercommunalités n'a la compétence ferroviaire.

Nous avons plusieurs enjeux qui se superposent à notre niveau, celui de notre syndicat. Nous travaillons en ce sens, nous préparons l'avenir et c'est l'objet de cette délibération. Je remercie l'ensemble des orateurs pour les soutiens à ce projet au bénéfice des habitants de notre territoire. Alors je vous propose donc de la mettre aux voix. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? C'est donc adopté à l'unanimité et je vous en remercie.

- **Délibération n° 14 - Mobilités urbaines - Perspectives d'évolution du réseau de transports structurants (tramway et bus)**

2DL230138

Exposé des motifs

L'évolution du réseau structurant de transports collectifs du SMMAG est cruciale pour maintenir sa performance et répondre aux besoins des usagers, aux enjeux de transition énergétique et d'adaptation au changement climatique.

L'agglomération grenobloise a été une des premières en France, dès 1987, à faire renaître le tramway. Cette renaissance du tramway a constitué un véritable succès puisqu'aujourd'hui, les 5 lignes de tramway permettent d'assurer chaque jour 225 000 voyages. Le rôle du tramway a été crucial pour modifier les comportements de mobilité sur le territoire de l'air grenobloise. Si, en 1985, la part modale de la voiture était de 75%, dès 1992, l'enquête mobilité révélait une progression de la part des transports en commun au détriment de la voiture, et ce phénomène s'est ensuite poursuivi. Aujourd'hui, suivant les résultats de l'enquête mobilité certifiée Cerema réalisée en 2019-2020, parmi les déplacements réalisés par les habitants de la métropole, la part modale des transports en commun est de 16%, et celle de la voiture a été réduite à 42%. La récente baisse de fréquentation du réseau liée à la pandémie (à ce jour, la fréquentation n'est toujours que de 90% de celle d'avant la crise) n'a pas fondamentalement modifié ces résultats.

Aujourd'hui, le réseau structurant de tramway et bus métropolitain doit relever deux défis concomitants :

- Le premier est celui du renouvellement des infrastructures et du matériel roulant,
- Le second est celui de sa projection vers l'avenir et de la réalisation de nouvelles opérations.

✓ 1^{er} défi : **Maintenir et renouveler le patrimoine existant**

Patrimoine tramway

Le réseau de tramway de la métropole est âgé de 35 ans. Il nécessite d'être progressivement rénové et renouvelé, condition indispensable pour maintenir le niveau de service existant et éviter une dégradation progressive de la qualité de service liée à une augmentation des pannes et incidents.

Plusieurs opérations sont en cours :

- Etude de prolongement de la durée de vie des rames de tramway les plus anciennes (« TFS G1 G2 G3 ») de 10 années supplémentaires, afin de leur permettre d'être exploitées 50 ans. Ce prolongement est à l'étude. Un des principaux enjeux se situe dans la capacité à faire face à l'obsolescence des composants et des pièces de ces rames. Il n'est donc pas possible, à ce stade, d'écarter la nécessité de remplacer ces rames d'ici 2030 par des rames de grande capacité.

Le SMMAG et SPL M'Tag travaillent actuellement à évaluer et comparer les impacts des différents scénarios, avec d'un côté, les aspects purement techniques, et de l'autre la pertinence économique globale (investissement, amortissement, fonctionnement) d'un programme de rénovation lourde pour augmenter la durée de vie de 10 ans par rapport à l'acquisition de nouvelles rames.

- Grande révision dite de « mi-vie » de 50 rames de tramway « Citadis » grande capacité afin de prolonger leur vie de 30 à 40 ans. Des expertises sur une rame « Citadis » type vont débiter pour une durée d'un an afin de mesurer l'ampleur des travaux à réaliser pour parvenir à cet allongement de vie. Une fois ce travail réalisé, il sera possible d'évaluer précisément l'impact financier de ces opérations, dont l'ordre de grandeur se chiffre en plusieurs centaines de milliers d'euros par rame de tramway.
- Opérations de renouvellement des installations fixes du tramway. En 2022, c'est une somme de l'ordre de 15 M€ qui a été inscrite au budget prévisionnel pour cette tâche avec en particulier d'importantes opérations de gros entretien des voies de tramway (5M€), ou encore d'entretien des lignes aériennes de contact (1,3M€).

Patrimoine bus M'TAG et M'TOUGO

Le SMMAG doit renouveler d'ici la fin de l'année 2024 ses derniers bus qui fonctionnent encore exclusivement au diesel : 29 bus « Citélis standards » mise en service en 2005 utilisés sur les lignes Proximo 14 et 15 pour un coût de 7,8M€, et 24 bus « Citélis articulés » mis en service en 2008 et utilisés sur les lignes C1, C2 et C5 pour un coût compris entre 8,5M€ et 10,2M€. Les « Citelis standards » seront remplacés par 25 nouveaux bus standards au gaz, et seront livrés à partir de juin 2023.

Ainsi, à la fin de l'année 2024 l'ensemble du parc bus de M'TAG sera composé de véhicules à faibles émissions.

Sur le réseau M'TouGo, la situation est différente car le matériel roulant est la propriété des entreprises de transport, qui portent donc les investissements. Une analyse sera réalisée dans les prochains mois sur ce sujet dans le cadre du renouvellement des contrats. Un des enjeux majeurs sera de permettre au tissu existant de PME du transport de faire face aux évolutions matérielles sans que cela engendre pour elles de lourdes difficultés financières.

Dépôt M'TAG

En lien avec les opérations précédentes, le dépôt d'Eybens doit être rénové, agrandi et adapté aux enjeux de transition énergétique. La première échéance à 2027 doit permettre l'arrivée des nouvelles rames de tramway grande capacité (20 en cours d'acquisition) et l'adaptation à l'arrivée des bus à très faibles émissions (électriques), pour un coût de travaux estimé aujourd'hui à environ 70 M€. A ces coûts pourraient s'ajouter ceux liés à la rénovation de ce dépôt ancien.

L'arrivée de bus à très faibles émissions va faire évoluer le dépôt actuel du fait de contraintes spécifiques de sécurité sur les risques incendie ou par exemple la nécessité de surélever et réaménager les zones d'entretien, puisque dans le cas des bus électriques, l'ensemble des entretiens se fait par la toiture.

✓ 2ème défi : Se projeter vers l'avenir et réaliser de nouvelles opérations

Evolution du réseau tramway

Malgré l'importance des opérations nécessaires à la maintenance et au renouvellement du réseau de tramway, le SMMAG doit aussi, dès aujourd'hui, préparer l'avenir avec une vision prospective au regard de l'évolution des besoins des usagers des territoires et des enjeux, pour ensuite lancer de nouvelles opérations.

Dans cet objectif, entre 2017 et 2019, un principe de maillage du réseau de tramway avait été imaginé. Ce principe consistait, sans réalisation de nouvelles infrastructures linéaires, à pouvoir multiplier les origines/destinations des lignes en mettant en œuvre de nouvelles connexions aux intersections entre les lignes existantes.

Ainsi, plusieurs études avaient été menées :

- En 2017, une première étude générale avait été conduite sur le principe de maillage, confiée au bureau d'études TTK, dans le cadre de la définition du schéma de transports collectifs structurants intégré dans le PDU de l'agglomération grenobloise ;
- En 2018-2019, une étude préliminaire d'exploitation et d'insertion réalisée par le bureau d'études Egis avait permis de compléter cette première étude générale ;
- En complément, la Semitag avait fait réaliser en 2019 par le bureau d'études Transamo une analyse sur la mise en exploitation d'un réseau maillé.

Si le maillage est une idée séduisante et peut présenter un certain intérêt (plus de destinations sans nécessité de correspondance, meilleure coordination de l'offre tramway et l'offre bus), les études ont toutefois mis en évidence plusieurs inconvénients majeurs du maillage complet du réseau tramway (cf. annexes pour une présentation plus complète des enseignements des études préliminaires du maillage tramway) :

- Une réduction des fréquences du tramway en bout de ligne via la mise en place de services partiels. Ceci reviendrait à continuer à améliorer l'offre dans le cœur métropolitain, là où les distances parcourues en transport collectif sont les plus faibles et les plus substituables vers les modes actifs, et à la diminuer en périphérie, en contradiction avec les besoins des usagers, les objectifs du SMMAG et ceux induits par la zone à faibles émissions ;
- Une surexploitation du tronçon central du réseau avec des risques de saturation sur les temps de parcours et donc de robustesse du réseau ;
- Une efficacité du réseau en baisse, avec une diminution de la vitesse commerciale et une augmentation des temps de battements, et ce malgré le fait que l'offre devrait être diminuée en heure de pointe, ce qui dégraderait la qualité du service.

Le principe d'un maillage complet du réseau n'est donc pas la réponse appropriée aux besoins de mobilité à l'échelle du SMMAG.

Toutefois, parmi l'ensemble des projets proposés dans le projet de maillage, le projet de **prolongement de la ligne de tramway D en direction de la gare de Grenoble**, lancé par la délibération du comité syndical du 7 juillet 2022, avec un objectif de mise en service à la rentrée 2024, contribuera à améliorer l'attractivité du réseau pour les usagers et sa robustesse d'exploitation. Le coût des aménagements est estimé au niveau étude de faisabilité entre 7 et 8 M€ HT.

Les perspectives d'évolution du réseau de tramway doivent en complément être poursuivies avec d'autres opérations. C'est pourquoi il est proposé de lancer aujourd'hui les premières études de 4 projets :

- **La création d'une station de tramway supplémentaire sur la Presqu'île à Grenoble**, au niveau de la place Nelson Mandela. Située à 590m de la station Marie-Louise Paris CEA et à 510m de la station Cité Internationale, cette nouvelle station permettrait de mieux irriguer ce secteur en fort développement, et de rayonner jusqu'au quartier Jean Macé via un cheminement par le pont Durant Savoyat.
- **Le prolongement de la ligne E au sud en direction de Pont-de-Claix / Claix**, pour permettre la connexion avec la ligne de bus C6 (accès à l'ouest de l'agglomération, suppression de la correspondance vers Grand'Place et le campus pour les usagers du sud), selon différents scénarios jusqu'à Pont-de-Claix L'Etoile, Pont-de-Claix Mairie ou encore Claix-Pont Rouge.
- **Le prolongement de la ligne D au sud en direction de Grand'Place**, représentant environ 2,8km jusqu'à Grand'Place (dont 750m sur l'infrastructure de l'actuelle voie d'essai), avec potentiellement 5 nouvelles stations. Cette extension assurerait la desserte de zones d'habitats denses, dont des quartiers prioritaires ou en veille active de la politique de la ville (quartier Renaudie à Saint-Martin-d'Hères, sud de la Villeneuve de Grenoble).
- **Le prolongement de la ligne A à Sassenage**, dont la faisabilité est préservée dans le cadre du projet d'aménagement du pôle d'échanges multimodal Fontaine-La Poya, actuellement en cours, en connexion et en complément avec le projet actuel de transport par câble dans ce secteur. Cette extension représenterait une longueur d'environ 3km, avec potentiellement 5 nouvelles stations. Les études préalables permettront notamment d'identifier précisément les conditions d'insertion et de maîtrise foncière, et d'analyser les évolutions de plans de circulation qui seraient nécessaires.

Pour ces trois opérations d'extensions potentielles du réseau (lignes E au sud, D au sud et A au nord), il s'agit de lancer des études préalables, qui viseront à confirmer l'opportunité et la faisabilité des 3 extensions proposées, avec comme objectif de fournir l'ensemble des éléments nécessaires à la réalisation d'une concertation réglementaire, première étape dans la réalisation d'un nouveau projet d'infrastructure de transports. Ces études permettront également de bien intégrer ces projets dans les documents d'urbanisme (PLUI de la Métropole notamment), et de veiller à préserver le foncier éventuellement nécessaire tout en tenant compte des enjeux liés à l'objectif « zéro artificialisation nette ».

Evolution du réseau bus

Dans le cadre de la poursuite du renouvellement du matériel roulant et notamment le renouvellement des 56 bus hybrides standards de M'TAG à échéance 2030, plusieurs scénarios ont été étudiés par le SMMAG. En effet, l'obligation pour les autorités organisatrices de la mobilité, à partir du 1er janvier 2025 d'acheter au moins 50% de véhicules à très faible émission (donc soit électriques soit à hydrogène), a incité le SMMAG à réaliser un parangonnage des différentes solutions techniques adaptées à cette contrainte. La majorité du parc actuel de bus fonctionne au GNV et n'entre donc pas dans la catégorie des véhicules à très faibles émissions au regard de la législation actuelle.

La durée de vie d'un bus étant en moyenne de 15 ans, le choix d'une nouvelle motorisation est un engagement sur le long terme. Ce choix a donc un fort impact sur les infrastructures, la maintenance et les investissements du SMMAG.

Aujourd'hui, l'utilisation d'une flotte de bus électriques pose encore des contraintes en termes d'exploitation : ainsi les exploitants estiment à environ 20 % le nombre d'autobus supplémentaires par ligne pour assurer l'offre de transports du fait de l'autonomie moindre. De plus le surcoût global du véhicule électrique est estimé à environ +30% à +70% (prix d'acquisition du véhicule, prix d'achat et du renouvellement des batteries, prix des infrastructures de recharge rapides, ...) selon le type de recharge (rapide ou lente).

A ce jour il est considéré pour les bus électriques que la fonction moteur est maîtrisée et efficace, par contre la fonction stockage de l'énergie ne l'est pas encore. Il est pour le moment estimé qu'à l'horizon 2030, la technologie électrique devrait être stabilisée.

Le parangonnage a toutefois démontré que l'incertitude sur la fiabilité de la technologie des batteries électriques n'existait pas lors de l'achat de trolleybus. En effet, au-delà de l'alimentation électrique par lignes aériennes de contact, éprouvée et fiable, la batterie auxiliaire permettant de gérer 40% de l'utilisation du véhicule en autonomie complète (sans les lignes aériennes de contact) fonctionne tout au long de la durée de vie du véhicule. Cette batterie est aussi moins grande et plus légère.

Les nouvelles générations de trolleybus « In Motion Charging » (IMC), permettant de réaliser une partie du trajet sans ligne électrifiée grâce à des batteries embarquées, allient une technologie fiable et un meilleur amortissement sur 30 ans, malgré le coût des infrastructures des lignes aériennes et des sous-stations électriques.

Ainsi, à la lumière de ces éléments, un scénario mixte associant des trolleybus dernière génération à des bus électriques autonomes sur batterie apparaît comme la meilleure solution à ce jour.

Par conséquent, et tenant compte des incidences sur l'organisation des dépôts et des enjeux liés à l'amélioration de la vitesse commerciale des lignes, un scénario mettant en place des **trolleybus IMC sur les lignes structurantes C1, C3 et C4** du réseau du SMMAG, apparaît en première approche comme particulièrement pertinent.

Il est donc proposé que le SMMAG engage les études préalables et de programmation technique de cette potentielle transformation des lignes chrono 1, 3 et 4 en trolleybus IMC. Il s'agira notamment de définir les caractéristiques des lignes aériennes de contact (sur environ 50% du parcours) et des sous-stations électriques, les incidences sur l'aménagement des arrêts, les procédures éventuelles à mettre en œuvre, les coûts des travaux et leur programmation calendaire.

Ces études préalables seront conduites en lien étroit avec Grenoble-Alpes Métropole, la Communauté de communes du Grésivaudan et les communes concernées, et en coordination avec les études urbaines et d'espaces publics déjà en cours, notamment sur l'axe Perrot-Jaurès entre Grenoble et Eybens, ou dans le cœur de Meylan.

Ce travail s'intégrera à celui en cours sur l'évolution vers un réseau unifié SMMAG avec des lignes structurantes entre le Grésivaudan et la Métropole.

Ce travail s'intégrera à celui en cours sur l'évolution vers un réseau unifié SMMAG pour une mise en service à l'automne 2024 (démarche « Réseau 2024 »): mise en place de lignes rapides par autoroute pour relier le Grand Sud et le Grésivaudan au cœur métropolitain (campus compris) et renfort de lignes fortes pour améliorer la desserte tout au long de la journée. Ces lignes structurantes permettront de renforcer l'attractivité, la qualité et la fiabilité de l'offre de transports en commun entre le Grésivaudan et la Métropole.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

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

Vu la délibération du SMTC du 5 avril 2018 arrêtant le projet de Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération grenobloise,

Vu la délibération du SMTC du 7 novembre 2019 approuvant le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération grenobloise Horizon 2030,

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 4 mai 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide de lancer les études de la création d'une nouvelle station de tramway sur la ligne B au niveau de la place Nelson Mandela ;
- Décide de lancer les études préalables d'extensions du réseau tramway sur les 3 lignes suivantes, avec comme objectif de disposer de l'ensemble des éléments nécessaires au lancement d'une future concertation réglementaire :
 - o Extension de la ligne E au sud vers Pont de Claix,
 - o Extension de la ligne D au sud vers Grand'place,
 - o Extension de la ligne A à Sassenage.
- Acte, au vu des études fournies, de la non pertinence d'un maillage complet du réseau de tramway ;
- Décide d'engager les études préalables et de programmation technique pour la transformation des lignes chronobus 1, 3 et 4 en trolleybus IMC (In Motion Charging).

20 voix pour

Nouvelles mobilités

Rapporteur : Bertrand SPINDLER

Monsieur le Président Sylvain Laval : Je vous propose d'en venir au dernier sujet qui est une note d'information sur les services des trottinettes et les vélos en libre-service. Je cède la parole à Bertrand SPINDLER.

02:15:25

Bertrand SPINDLER: Merci. On passe des macromobilités aux micromobilités partagées, puisque c'est ainsi qu'on appelle les vélos et trottinettes électriques en libre-service. J'avais suivi de la mise en concurrence lors de l'appel à manifestation d'intérêt en 2022, et c'est à ce titre que je présente le bilan après six mois de fonctionnement. C'est l'entreprise Dott qui avait été choisie pour les vélos et pour les trottinettes, qui est une entreprise franco-néerlandaise créée en 2019. Le contrat est de trois ans, défini sur un périmètre figé dans le cadre de la mise en concurrence. Le dispositif est déployé sur 16 communes de la Métropole, une du Grésivaudan ainsi que sur le campus et au CHU. Le déploiement a été progressif. Les vitesses sont limitées avec une réduction des vitesses particulières dans les zones piétonnes. Les données du mois de mars 2023 sont les suivantes, donc des données mensuelles : 1300 vélos, 58 000 trajets avec une distance moyenne de trois kilomètres et une durée moyenne de 12 minutes. 1700 trottinettes, 145 000 trajets, une distance moyenne de deux kilomètres et une durée moyenne de 10 minutes. C'est tout à fait significatif et ça avait justifié ce service puisqu'on a 464 000 kilomètres de déplacement par mois.

Il y a eu depuis six mois 32 accidents répertoriés, dont 14 avec blessures. Il y a 700 emplacements dédiés dont 44 pour cent sur la ville de Grenoble, et il y a eu différents changements de lieux de ces emplacements, l'usage ayant mis des défauts à certains endroits. Le local de recharge des batteries et d'entreposage est à Échirolles. Il y a eu 21 recrutements en insertion. C'est quelque chose que l'on peut souligner. Quelques perspectives : le remplacement de camionnettes électriques pour la collecte des batteries par des vélos cargo, ce qui améliorera le bilan carbone du dispositif, puis un autre centre opérationnel qui va être installé à Saint-Martin-le-Vinoux. Deuxième perspective étudiée, c'est la mise à disposition pour les usagers de vélos cargo. Puis je vais poursuivre et terminer d'abord par un avis personnel comme maire. On constate qu'il y a très peu d'engins abandonnés n'importe où. On en voit quelques-uns, mais qui reste très peu longtemps, puis pas de retour négatif des habitants. Enfin, un avis personnel comme usager : je suis trop vieux pour la trottinette, je préfère le vélo, beaucoup mieux amorti sur nos voiries qui sont parfois irrégulières.

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci beaucoup pour cette présentation très intéressante. Y a-t-il des remarques, des demandes d'intervention ? Je ne vois pas. Je pense qu'on pourra faire régulièrement effectivement le bilan de ce service. L'Ordre du jour est épuisé, la séance est levée, mais je vous invite à rester pour la présentation des cinq minutes de l'Observatoire des mobilités.

- **Note d'information : Mobilités urbaines - Bilan de fonctionnement du service de vélos et trottinettes en libre service sans attaches DOTT**

2NI230010

Rapporteur : Sylvain LAVAL

- **Note d'information : OBJET : POLITIQUE DE DEPLACEMENTS - Mobilités urbaines - Les 5 minutes de l'observatoire des mobilités de l'aire Grenobloise**

2NI230011

La séance est levée à 11h17

Le Président,



Sylvain LAVAL

Le Secrétaire de Séance,

Brahim CHERAA

