



COMITE SYNDICAL DU SMMAG

Séance du jeudi 06 juillet 2023 à 09 heures 00

Procès-verbal

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

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

Nombre de votants, présents et représentés : **24**

Présents

Délégués de Grenoble-Alpes Métropole

Titulaires : Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Brahim CHERAA, Florent CHOLAT, Dominique ESCARON, Simon FARLEY, Christophe FERRARI pouvoir à Henri BAILE de la n°9 à la n°18, Sylvain LAVAL, Alban ROSA, Bertrand SPINDLER, Laurent THOVISTE

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, Luc REMOND

Délégués du Département de l'Isère

Titulaire : Anne GERIN

Absents ayant donné pouvoir sur toute la séance

Délégués de Grenoble-Alpes Métropole

Titulaires : Sylvain DULOUTRE pouvoir à Simon FARLEY, Marc ODDON pouvoir à Bertrand SPINDLER, Laëtitia RABIH pouvoir à Sylvain LAVAL, Jean-Paul TROVERO pouvoir à Brahim CHERAA

Délégué de la Communauté de Communes du GRESIVAUDAN

Titulaire : Christelle MEGRET pouvoir à Coralie BOURDELAIN

Délégué de la Communauté d'Agglomération du PAYS VOIRONNAIS

Titulaire : Anthony MOREAU pouvoir à Luc REMOND

Délégué du Département de l'Isère

Titulaire : Christophe SUSZYLO pouvoir à Anne GERIN

Absents excusés

Délégué de Grenoble-Alpes Métropole

Titulaire : Yann MONGABURU

Délégué de la Communauté d'Agglomération du PAYS VOIRONNAIS

Titulaire : Nadine REUX

Délégué du Département de l'Isère

Titulaires : Joëlle HOURS, Sandrine MARTIN-GRAND

Simon FARLEY a été nommé secrétaire de séance

Table des matières

- Délibération n°1 - Mobilités urbaines - Adhésion au GART 2023	4
- Délibération n°2 - Mobilités urbaines - Exploitation du réseau de transport urbain de l'agglomération grenobloise - Rapport du délégataire de l'année 2022	5
- Délibération n°3 - Mobilités urbaines - contrat d'obligations de services public (OSP) 2022-2023 confié à la SPL M TAG pour l'exploitation du réseau TAG - Avenant 5 prolongation de contrat7	
- Délibération n°4 - Mobilités urbaines - Rapport sur le principe de l'attribution d'un contrat de délégation de service public à une société publique locale portant sur l'exploitation du réseau de transport en commun de la métropole grenobloise et du territoire du SMMAG	10
- Délibération n°5 - Mobilités urbaines - Avenant n°6 à la délégation de service public conclue avec GR4 pour la gestion du réseau Tougo	13
- Délibération n°6 - Mobilités urbaines - Rapport sur le principe de l'attribution d'un contrat de délégation de service public à une société privée portant sur l'exploitation du réseau de transport en commun sur les communes du territoire du Grésivaudan et sur des communes de la métropole Grenobloise.....	15
- Délibération n°7 - Mobilités urbaines - Lancement d'une consultation pour l'acquisition de nouvelles rames de tramway	18
- Délibération n°8 - Mobilités urbaines - Acquisition de 24 autobus articulés GNV - Autorisation donnée au Président de signer le marché.....	24
- Délibération n°9 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Liaison inter-rives modes actifs Crolles/Brignoud - Bilan de la concertation préalable organisée conjointement par le SMMAG et le Département de l'Isère.....	26
- Délibération n°10 - Compétences obligatoires - Avis du SMMAG sur le projet de modification du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) de la Région Auvergne-Rhône-Alpes	31
- Délibération n°11 - Mobilités urbaines - Tarification des réseaux de transports du SMMAG et du service MVélo+: modalités d'accès des étudiants à la tarification solidaire, actualisation des prix	41
- Délibération n°12 - Mobilités urbaines - Engagement du SMMAG en matière d'obligations réglementaires sur le plan d'action unique sécurité tramway.....	48
- Délibération n°13 - Mobilités urbaines - Gros Entretien des Voies de Tramway - Marché de travaux pour la réalisation du programme 2024-2025 - Autorisation au Président à signer le marché	51
- Délibération n°14 - Mobilités urbaines - Accords-cadres de travaux d'aménagement des espaces publics n° 2019-53, 2019-54, 2019-55, 2019-56, 2019-57 et Accords-cadres de travaux d'entretien des espaces publics n°2020-02, 2020-03, 2020-04, 2020-05, 2020-06, 2020-07- Autorisation donnée au Président de signer les avenants relatifs à la prise en compte de la hausse des prix.....	53
- Délibération n°15 - Mobilités urbaines - Fournitures d'appareils de voie pour la réalisation du prolongement de la ligne D à la gare de Grenoble - Autorisation au Président à signer le marché .	55
- Délibération n°16 - Mobilités urbaines - Périmètre et modalités de concertation pour l'élaboration du Plan de Mobilité	56
- Délibération n°17 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Création du pôle d'échanges multimodal de Domène : bilan de la concertation préalable	59
- Délibération n°18 - Mobilités urbaines - Adaptation d'offre réseau MTag et MTougo - expérimentation navette Charmant Som et offre exceptionnelle pour la coupe ICARE.....	65

00:11:38

Monsieur le Président Sylvain Laval: Bonjour à toutes et à tous. Je vous souhaite la bienvenue pour ce comité syndical et, notamment, dans les locaux de la communauté d'agglomération du pays voironnais. Merci, président Cattin et son équipe pour l'accueil ce matin. Nous allons procéder à l'appel des présents. Pierre Bejjaji, Margot Belair, Yann Mongaburu est absent, Florent Cholat, Alban Rosa, Sylvain Duloutre est absent, il a donné pouvoir à Simon Farley, Dominique Escaron, Simon Farley, Christophe Ferrari, Marc Odon est absent et il a donné pouvoir à Bertrand Spindler, Brahim Cheraa, Laëtitia Rabih est absente, elle a donné pouvoir à Sylvain Laval, Bertrand Spindler, Laurent Thoviste, Jean-Paul Trovéro est absent, il a donné pouvoir à Brahim Cheraa, Bruno Cattin, Anthony Moreau est absent, il a donné pouvoir à Luc Remond. Luc Rémond, Nadine Reux est absente. Henri Baile, François Bernigaud, Coralie Bourdelain, Christelle Mégret est absente, elle a donné pouvoir à Coralie Bourdelain, Anne Gérin. Sandrine Martin-Grand est absente. Christophe Suszylo est absent, il a donné pouvoir à Anne Gérin. Joëlle Hours est absente. Le quorum est atteint. Je vous propose de désigner un secrétaire de séance. Y a-t-il un ou une candidate ? Simon Farley à l'unanimité, à l'acclamation générale est désigné secrétaire de séance s'il n'y a pas d'opposition. Merci beaucoup. Vous avez reçu le rapport des délégations du comité prises par le président. Pas de remarques particulières et je vous propose d'en venir à l'ordre du jour.

Partenariats - Adhésions - Subventions

Rapporteur : Bruno CATTIN

- Délibération n°1 - Mobilités urbaines - Adhésion au GART 2023

2DL230091

Monsieur le Président Sylvain Laval : La première délibération et dans le domaine des partenariats des adhésions relatives à l'adhésion au GART pour l'année 2023. La parole est au vice-président Bruno Cattin.

00:18:21

Bruno Cattin: Bonjour à toutes, bonjour à tous. Effectivement, le premier point, c'est le renouvellement de l'adhésion au GART. Je rappelle simplement, le GART est le groupement des autorités responsables de transports. Le SMMAG était déjà adhérent, et il s'agit de renouveler l'adhésion pour l'année 2023. Dans le cadre de cette adhésion, il est proposé de verser une cotisation pour l'année 2023 d'un montant de 26 182,55 euros pour le SMMAG.

00:19:06

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci beaucoup, y a-t-il des observations ? Je n'en vois pas. Je vous précise que Sylvain Laval, François Bernigaud, Dominique Escaron sont en NPPV sur cette délibération. Je vais la mettre aux voix. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? C'est adopté, merci.

Exposé des motifs

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

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

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

Telle que définie à l'article L. 1231-1 du code des transports, le SMMAG exerce, sur le ressort territorial de la Métropole et de la Communauté de communes du Grésivaudan, au travers de son

budget annexe «mobilités urbaines», la compétence d'autorité organisatrice des mobilités urbaines (transféré par ces deux membres).

Il est donc proposé de renouveler l'adhésion au GART pour l'année 2023 sur le ressort territorial correspondant à l'exercice de cette compétence. Dans le cadre de cette adhésion, il est proposé de verser une cotisation pour l'année 2023 s'établissant à 0,050 € par habitant pour les autorités organisatrices urbaines, soit un montant s'élevant à 26 182,55 € pour le SMMAG.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptés par délibération du 11 mars 2021,
Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 29 juin 2023, et après en avoir délibéré,
le Comité syndical du SMMAG :

- Décide de renouveler l'adhésion au GART pour l'année 2023,
- Autorise le versement de la cotisation s'élevant à 26 182,55 €.

15 voix pour 4 NPPV (Sylvain LAVAL, Dominique ESCARON, Laetitia RABIH, François BERNIGAUD)

Grenoble-Alpes Métropole : 12 voix, pour 3 NPPV (Sylvain LAVAL, Dominique ESCARON, Laetitia RABIH)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour – 1 NPPV (François BERNIGAUD)

Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.

Délégation de service public

Rapporteur : Sylvain LAVAL

- Délibération n°2 - Mobilités urbaines - Exploitation du réseau de transport urbain de l'agglomération grenobloise - Rapport du délégataire de l'année 2022

2DL230086

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante est relative à la délégation de service public, à l'exploitation du réseau de transport urbain de l'agglomération grenobloise et au rapport du délégataire. Comme vous le savez, la SPL M TAG exploite le réseau de transport public de l'agglomération grenobloise par un contrat qui lui a été confié. Dans le cadre de ce contrat d'obligation de service public, la société produit chaque année, avant le premier juin, un rapport retraçant la totalité des opérations qui ont eu lieu sur, notamment, l'exécution du contrat et sur la qualité du service, qui permettent d'apprécier les conditions d'exécution de ce contrat. Dans ce cadre-là, il est notamment présenté le cadre d'exercice de l'activité de l'entreprise, les principes du contrat d'obligation de service public, l'évolution de ce contrat, les actualités du réseau et les principaux résultats. En matière d'exploitation, tous les éléments sont indiqués sur l'offre de transport, sur la fréquentation, sur les recettes, les tarifs, la politique commerciale, les effectifs, le parc et les autres biens nécessaires à l'exploitation ainsi que les investissements. Il est aussi fait état de la qualité de service, de l'exploitation des parkings relais, de l'économie du contrat d'obligation de service public, et du bilan et des comptes de résultat de l'entreprise. L'ensemble de ces éléments permet de dresser le bilan d'activité de l'opérateur réalisé au titre de l'année 2022. Vous avez évidemment le contrat qui a été annexé. Est-ce que cela appelle des remarques de votre part ? Je n'en vois pas. Je vous propose de prendre acte de ce rapport sur l'activité de la SPL. Merci.

Exposé des motifs

La SPL M TAG a exploité le réseau de transport public urbain de voyageurs de l'agglomération grenobloise du 1^{er} janvier au 31 décembre 2022, dans le cadre du contrat d'obligations de service public (OSP) contractualisé avec le SMMAG, autorité délégante.

Le délégataire produit chaque année avant le 1^{er} juin à l'autorité délégante un rapport comportant notamment les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution du contrat d'obligations de service public (OSP) et une analyse de la qualité de service. Ce rapport est assorti

d'une annexe permettant à l'autorité délégante d'apprécier les conditions d'exécution du service public.

La SPL M TAG a transmis ces éléments au SMMAG, présentant notamment :

- ✓ Le cadre contractuel :
 - L'entreprise opérateur de service, la société M TAG
 - Le Cadre d'exercice de l'activité de l'entreprise
 - Les principes du contrat d'obligations de service public
 - L'évolution du contrat d'OSP
 - Les actualités du réseau et les principaux résultats

- ✓ L'exploitation du réseau de transport :
 - L'offre de transport,
 - La fréquentation,
 - Les recettes, les tarifs, et la politique commerciale
 - Les effectifs
 - Le parc et les autres biens nécessaires à l'exploitation
 - Les investissements

- ✓ La qualité de services
- ✓ L'exploitation des parcs-relais
- ✓ L'économie du contrat d'OSP
- ✓ Le bilan et le compte de résultat de l'entreprise

L'ensemble de ces éléments permettent de dresser le bilan de l'activité de l'opérateur réalisé tout au long de l'année 2022.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L.5721-1 et suivants du code général des collectivités territoriales (CGCT),
Vu les statuts du SMMAG adoptés par délibération du 11 mars 2021,
Vu les dispositions des articles L.1411-1 et suivants du code général des collectivités territoriales,
Vu les dispositions du code de la commande publique, et notamment les dispositions relatives au contrat de concession et à la quasi-régie,
Vu les dispositions du code des transports,
Vu la délibération du Comité syndical du 12 décembre 2019 portant sur le principe d'une transformation de la SEMITAG en Société Publique Locale,
Vu la délibération du Comité syndical du 24 juin 2021 approuvant la transformation de la SEMITAG en SPL M TAG,
Vu l'avis de la Commission Consultative des Services Publics Locaux rendu le 20 juin 2022,
Vu la délibération du Comité syndical du 24 juin 2021 approuvant le principe de l'attribution d'un contrat de délégation de service public à une société publique locale, portant sur l'exploitation du réseau de transports en commun de la métropole grenobloise,
Vu le rapport du délégataire annexé à la présente délibération,

Après examen de la Commission de la Commission Mobilités du SMMAG du 29 juin 2023, et après présentation à la CCSPL du 20 juin 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Prend acte du rapport sur l'activité 2022 de la SPL M TAG, délégataire du contrat d'obligations de service public (OSP) en charge de l'exploitation du réseau de transport public urbain de voyageurs l'agglomération grenobloise.

Il est pris acte du rapport d'activité 2022 de la SPL M TAG.

- **Délibération n°3 - Mobilités urbaines - contrat d'obligations de services public (OSP) 2022-2023 confié à la SPL M TAG pour l'exploitation du réseau TAG - Avenant 5 prolongation de contrat**

2DL230076

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante est relative au contrat d'obligation de service public confié à la SPL M TAG pour l'exploitation du réseau par un avenant cinq de prolongation du contrat. Nous en revenons toujours à l'exécution de ce contrat qui fait l'objet de plusieurs avenants. Je vous rappelle : un premier avenant en date du 30 août 2022, qui était relatif aux conséquences du contexte international sur les prix de l'énergie et sur le niveau de l'inflation qui a conduit notamment à des mesures de saisonnalité en matière d'offre de transport. Nous avons un deuxième avenant en date du 15 décembre 2022, qui ajustait l'offre de transport en lien avec les travaux d'entretien sur les voies de tramway et qui a mis à jour en conséquence le programme d'investissement. Un troisième avenant, le 09 mars 2023, relatives à l'adaptation d'offres de transport sur la fin de l'année scolaire. Un quatrième avenant, en date du 22 juin 2023, pour maintenir l'offre de transport à 95 pour cent sur l'ensemble de l'année 2023, et d'ajuster le programme pluriannuel d'investissement. Comme vous le savez, l'échéance de ce contrat est actuellement au 31 décembre 2023. Pour définir plus précisément les termes du futur contrat et faire coïncider les échéances de l'ensemble des contrats de transport du territoire du SMMAG, à la fois celui de TouGo sur le territoire du Grésivaudan et celui de la SPL M Tag, il vous est proposé de prolonger de huit mois la durée de ce contrat d'obligation de service public pour arriver à l'échéance du 31 août 2024. Au terme de cette prolongation, l'exploitation du service sera renouvelée selon les modalités qui sont en cours de travail et sur lesquelles nous allons revenir. Cet avenant cinq a pour objet de formaliser cette prolongation et de définir le cadre technique et financier en intégrant également les éléments de coûts, les mesures d'adaptation notamment dues à des travaux sur les lignes B et D en termes de maillage pour 290 615 euros, des travaux de maintenance lourde pour le tramway pour 226 919 euros. Une réévaluation de 130 430 euros du montant d'amortissement des investissements et le montant global du forfait de charge pour les huit premiers mois de 2024 s'établit à 82 868 116 euros. La fiscalité est estimée à 1 285 000 euros et l'objectif de recettes est fixé à 23 102 389 euros. Le programme d'investissement, quant à lui, représente un montant de 7 306 000 euros et la prolongation de la durée de ce contrat consiste en une augmentation du montant initial de 30,95 pour cent. Cela ne modifie pas la nature du contrat et je vous précise que ce projet d'avenant a été soumis pour avis à la commission de délégation de service public le 29 juin dernier. Ces adaptations du contrat vont se traduire par des modifications des différents articles pour pouvoir prolonger ce contrat de janvier à août 2024, permettant d'arrêter les montants du forfait de charge suivants qui sont ajustés dans les tableaux qui vous sont proposés. Il vous est ainsi proposé de valider cet avenant numéro cinq. Y a-t-il des demandes d'intervention ? Monsieur Rosa ?

00:24:38

Alban Rosa: Merci monsieur le président, bonjour à tous. C'est une explication de vote pour expliquer que nous nous abstenons sur cette délibération, sans refaire le débat qui a déjà eu lieu sur le niveau de l'offre. Merci.

00:24:52

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Y a-t-il d'autres demandes de prise de parole ? Je n'en vois pas. Je vous précise que, sur cette délibération, monsieur Henri Baile, Pierre Bejjaji, Margot Belair, monsieur Escaron, monsieur Farley, monsieur Thoviste, ne prennent pas part au vote. Je ne cite, évidemment, que les présents, et madame Gérin, au regard du fait qu'ils sont membres du conseil d'administration de la SPL. Je n'ai pas cité monsieur Cattin non plus. Je m'en excuse, il y a des oublis. Monsieur Cattin et madame Gérin également. Je vous propose de mettre aux voix cette délibération. Y a-t-il des oppositions, il y a des abstentions ? Trois, le reste étant pour, c'est adopté. Deux ? Oui, absolument merci. C'est adopté

Exposé des motifs

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

Par avenant 1 en date du 30 août 2022, les parties ont pris en compte les conséquences du contexte international sur les prix de l'énergie et le niveau d'inflation, ont mis en place des mesures de

saisonnalité en matière d'offre de transport scolaire et ont acté le décalage du planning d'opérations de maintenance.

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

Par avenant 3 en date du 09 mars 2023, les parties ont convenu d'adapter l'offre de transport sur la période de fin d'année scolaire.

Par avenant 4 en date du 22 juin 2023, les parties ont convenu de maintenir l'offre de transport à 95% sur l'ensemble de l'année 2023, d'ajuster le programme pluriannuel d'investissements, et de mettre à jour certains indicateurs qualité.

L'échéance de l'actuel contrat est fixée au 31 décembre 2023. Compte tenu de la nécessité de définir plus précisément les termes du futur contrat, mais également de faire coïncider les échéances des deux contrats de transport que gère le SMMAG (DSP TOUGO sur le territoire du Grésivaudan et OSP M TAG sur le reste de son périmètre de transport), il est proposé au Comité syndical de prolonger de 8 mois la durée du contrat d'obligation de service public et de porter l'échéance au 31 août 2024.

Au terme de cette prolongation, l'exploitation du service de transport en commun sera renouvelée selon des modalités qui sont en cours d'élaboration.

L'avenant 5 a pour objet de formaliser cette prolongation et d'en définir le cadre technique et financier. En plus des réductions de charges d'exploitation décidées dans les avenants précédents, il intègre également des éléments de coûts identifiés pour cette période d'extension, au titre desquels des mesures d'adaptation d'offre, liées principalement aux travaux de maillage sur les lignes de tramway B et D, pour 290 615 €, des travaux de maintenance lourde sur des rames de tramway pour 226 919 €, ainsi qu'une réévaluation de 130 430 € du montant d'amortissement des investissements propres à l'opérateur.

Compte tenu de ces éléments, le montant global du forfait de charges pour les 8 premiers mois de 2024 s'établit à 82 868 116 €.

La fiscalité (CET et URSSAF) est estimée à 1 285 000 €.

L'objectif de recettes est fixé à 23 102 389 €.

Le programme d'investissements réalisé pour le compte de l'autorité organisatrice représente un montant de à 7 306 000 €.

La prolongation de la durée du contrat entraîne, de manière cumulée avec les précédents avenants, une augmentation du montant initial de 30,95 %.

Elle ne modifie pas la nature du contrat et ne rend pas ses caractéristiques substantiellement différentes de celles prévues initialement au sens des articles L.3135-1, L.3135-2 et R.3135-7 du code de la commande publique.

Conformément aux dispositions de l'article L.1411-6 du CGCT, le projet d'avenant a été soumis pour avis à la commission de délégation de service public le 29 juin 2023

Ces adaptations au contrat se traduisent par la modification de l'article 2 « durée et prise d'effet du contrat » l'article 28.4 « objectif contractuel de recettes tarifaires », 29.2.2 « montant du forfait de charges », l'article 29.2.3 « actualisation de la rémunération », 29.2.4 « règlement du forfait de charges », l'article 29.3 « rémunération variable mécanisme d'intéressement aux recettes », l'article 30.2 « malus, risque sur l'objectif contractuel de recettes », l'article 30.3 « malus lié à la qualité de services », l'article 31 « contribution économique territoriale », l'article 32 « arrêté des comptes et règlement définitif de la rémunération de l'opérateur, l'article 37.5 « rapport annuel de l'opérateur » ainsi que des annexes 1.2 « consistance des services de transport », 5.1 « programme pluriannuel d'investissements », 6.1 « grille tarifaire » et 11.1 « compte d'exploitation prévisionnel »

La prolongation du contrat de janvier à aout 2024 et les éléments de couts additionnels sur la même période permettent d'arrêter le montant suivant du forfait de charge à l'issue de l'avenant 5 :

en K€2021	2022	2023	2024
forfait de charges de base	125 474 774 €	126 432 045 €	
forfait de charges Avenant 1	123 227 474 €	126 319 045 €	
Forfait de charges Avenant 2	122 058 062 €	126 158 644 €	
Forfait de charges Avenant 3	122 058 062 €	126 010 658 €	
Forfait de charges Avenant 4	122 058 062 €	124 894 734 €	
Forfait de charges Avenant 5	122 058 062 €	124 894 734 €	82 868 116 €

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

	2022	2023	01-->08 2024
recettes contractuelles	34 200 271 €	36 235 967 €	
recettes contractuelles Av 1	34 016 971 €	36 235 967 €	
gratuités SMMAG	-200 000 €		
recettes contractuelles Av 2	33 816 971 €	36 235 967 €	
recettes contractuelles Av 3	33 816 971 €	36 235 967 €	
impact ajustement d'offre		-181264	
impact grèves nationales		-329000	
recettes contractuelles Av 4	33 816 971 €	35 725 703 €	
recettes contractuelles Av5			23 102 389 €

Ces mesures modifient le montant du programme pluriannuel d'investissements de la manière suivante :

Programme Pluriannuel d'Investissement	2022	2023	2024
Annexes 5	18 382 000 €	7 668 300 €	
Annexe 5 Avenant 1	18 580 000 €	7 390 000 €	
Annexe 5 Avenant 2	6 782 000 €	20 775 000 €	
Annexe 5 Avenant 3 Pas d'impact			
Annexe 5 Avenant 4	6 782 000 €	20 793 000 €	
Annexe 5 Avenant 5	6 782 000 €	16 235 000 €	7 306 000 €

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Après examen de la Commission Mobilités et après présentation à la CDSP du 29 juin 2023 et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG:

- Approuve l'avenant 5 au contrat d'obligations de service public tel que présenté ci-dessus et annexé à la présente délibération,
- Autorise le Président à signer l'avenant 5 au contrat d'obligation de service public.

7 voix pour, 9 NPPV (Henri BAILE, Pierre BEJJAJI, Margot BELAIR, Sylvain DULOUTRE, Dominique ESCARON, Simon FARLEY, Laetitia RABIH, Laurent THOVISTE, Jean-Paul TROVERO), 2 Abstentions (Florent CHOLAT, Alban ROSA)

Grenoble-Alpes Métropole : 4 voix pour, 8 NPPV (Pierre BEJJAJI, Margot BELAIR, Sylvain DULOUTRE, Dominique ESCARON, Simon FARLEY, Laetitia RABIH, Laurent THOVISTE, Jean-Paul TROVERO), 2 Abstentions (Florent CHOLAT, Alban ROSA)

- **Délibération n°4 - Mobilités urbaines - Rapport sur le principe de l'attribution d'un contrat de délégation de service public à une société publique locale portant sur l'exploitation du réseau de transport en commun de la métropole grenobloise et du territoire du SMMAG**

2DL230082

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante est sur le principe de l'attribution d'un contrat de délégation de service public à la société publique locale relative à l'exploitation du réseau de transport en commun de la métropole grenobloise sur le territoire du SMMAG. Dans la suite de la délibération précédente, comme je l'indiquais, nous avons un contrat d'obligation de service public qui avait été initialement conclu avec la SPL M TAG sur un caractère transitoire, pour permettre la mise en place en parallèle de cette SPL issue de la transformation de l'ancienne SEMITAG comme vous le savez. Ce mode de gestion en quasi-régie a donné satisfaction. Il est envisagé aujourd'hui de faire évoluer les relations entre cette SPL pour, notamment, faire état de l'étendue des obligations contractuelles. L'objectif étant de proposer un réseau de transport en commun, à l'horizon de septembre 2024, qui tend vers l'unification à l'échelle du SMMAG, avec un certain nombre d'axes de travail à opérer, notamment un nom unifié de réseau de transport en commun, une convergence délivrée, un renforcement de l'offre périurbaine, notamment avec de nouvelles liaisons entre le Grésivaudan et la métropole, et entre le territoire du sud métropolitain et son cœur. Des services commerciaux qui partageraient les mêmes outils, des règles de fonctionnement unifiées pour que cela soit plus lisible pour les usagers, des produits tarifaires partagés à l'échelle du SMMAG et une capacité à être innovants, notamment en matière de transition énergétique. L'objectif est d'accroître la qualité, la lisibilité et l'attractivité de l'offre de transport en commun à l'échelle du SMMAG, et le contrat d'obligation de service public doit confier l'exploitation des services de mobilité suivant, et c'est l'objet de cette délibération : l'exploitation des lignes de transport régulières, les opérations de contrôle et de sécurité afférente, l'exploitation des parcs relais, l'entretien et la maintenance des biens mis à disposition, l'acquisition de certains biens pour le compte de l'autorité organisatrice, les missions marketing et commerciales dans une approche multimodale, la perception des recettes pour le compte du SMMAG, l'exploitation des lignes inter territoires, une mission générale de conseil, d'assistance technique et d'accompagnement. Ce contrat prendra effet le 1er septembre 2024 pour une durée de six ans. Le périmètre géographique du contrat sera le ressort territorial du SMMAG. Le concessionnaire se verra, bien entendu, imposé un respect du niveau de qualité de service et pourra être contrôlé s'il est défaillant à ses obligations contractuelles, et nous sommes sur une procédure d'attribution sans publicité ni mise en concurrence de cette délégation de service public avec la SPL, qui est conformément lancée aux dispositions des articles du code général des collectivités territoriales ainsi que ceux de la commande publique. Il vous est proposé de vous prononcer favorablement sur le principe d'attribution d'un contrat de délégation de service public pour l'exploitation du réseau de transport de la métropole grenobloise à la SPL M TAG. Y a-t-il des demandes d'intervention ? Je n'en vois pas. Je vous propose de mettre aux voix, avec les mêmes personnes qui ne prennent pas part au vote que la délibération précédente. Je ne les renomme pas. Y a-t-il des oppositions, y a-t-il des abstentions ? C'est adopté. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

Au 1er janvier 2022, et après avoir procédé à une analyse des différents modes de gestion envisageables (régie ou gestion externalisée, marché public ou concession de service), le SMMAG a estimé que le choix d'une Société Publique Locale (SPL), constituée avec Grenoble-Alpes Métropole, à laquelle serait confiée un contrat de délégation de service public, était le mode de gestion le plus adapté, lui permettant de satisfaire aux objectifs identifiés, à savoir :

- Maintenir un contrôle fort du SMMAG sur l'exploitant ;
- Disposer d'un outil d'une grande souplesse en termes d'évolutivité ;
- Poursuivre la définition d'un projet de coopération en matière de mobilité et de stationnement entre le SMMAG et la Métropole, tout en laissant ouverte la possibilité d'élargir par la suite cette coopération à d'autres partenaires publics, par une entrée au capital de la SPL ;

- Externaliser la couverture des risques industriels et commerciaux ;
- Mobiliser de l'expertise et du savoir-faire privés complémentaires, via des procédures de publicité et mise en concurrence lancées par la SPL et/ou le SMMAG pour l'attribution de contrats d'assistance technique.

Depuis le 1er janvier 2022, le SMMAG a confié l'exploitation du réseau de transports en commun de la Métropole Grenobloise « TAG » à la Société Publique Locale M TAG pour une durée de deux ans.

Le Contrat OSP a pour objet l'exploitation des services suivants :

- L'exploitation des lignes de transport régulières, y compris en site propre, et sur réservation ;
- Les opérations de contrôle et de sécurité afférentes,
- L'exploitation des parcs-relais (P+R),
- L'entretien et la maintenance des biens mis à disposition,
- L'acquisition de certains biens pour le compte de l'Autorité Organisatrice et la réalisation d'opérations d'investissement,
- Les missions marketing et commerciales, dans un approche multimodale « M » : accueil, conseil, information, communication, marketing, commercialisation, service après-vente, tous canaux,
- Une mission générale de conseil, d'assistance technique et d'accompagnement de l'Autorité Organisatrice à la promotion et à l'adaptation du réseau.

L'échéance du contrat était initialement prévue pour le 31 décembre 2023.

Dans un souci de cohérence et d'unicité des contrats du territoire, le SMMAG a décidé de prolonger l'exécution du contrat OSP actuel d'une durée de huit mois, soit jusqu'au 31 août 2024.

Cette prolongation fait l'objet d'une délibération n°03 au comité syndical de ce jour.

Le contrat OSP initialement conclu avec la SPL présentait un caractère transitoire, destiné à permettre la mise en place en parallèle de la SPL M TAG, issue de la transformation de la SEMITAG tout en répondant aux différents enjeux de service identifiés et notamment l'adaptation du niveau de service, la soutenabilité budgétaire de l'AOM sur le long terme, ou encore de l'accompagnement de l'évolution comportementale vers les transports en commun

Ce mode de gestion en quasi-régie a donné satisfaction.

Il est aujourd'hui envisagé de faire évoluer les relations avec la SPL M TAG et de faire évoluer la nature et l'étendue des obligations contractuelles mises à sa charge.

En effet, l'objectif des démarches de renouvellement des contrats menées par le SMMAG est de proposer un réseau de transports en commun pour septembre 2024 tendant vers l'unification à l'échelle du SMMAG. Pour cette raison, les axes suivants vont être travaillés et devront être partagés avec l'opérateur du réseau du Grésivaudan et celui de Grenoble Alpes Métropole :

- un nom unifié des réseaux de transport en commun ;
- la convergence des livrées (habillage) des bus avec des niveaux de service unifiés à l'échelle du SMMAG entre les gammes de lignes ;
- un renforcement de l'offre périurbaine, notamment avec de nouvelles liaisons entre le Grésivaudan et la Métropole, ainsi qu'entre le territoire Grand Sud et le cœur métropolitain ;
- des services commerciaux partageant les mêmes outils pour offrir un accès unifié aux réseaux de transports en commun ;
- des règles de fonctionnement unifiées et donc plus lisibles pour les usagers (conditions d'âge, conditions de ressources pour la tarification solidaire...) ;
- des produits tarifaires partagés à l'échelle du SMMAG (ticket par carte bancaire, abonnement sur mesure...) ;
- la capacité d'être innovant en termes de transition énergétique.

L'objectif global à travers les renouvellements est d'accroître la qualité, la lisibilité et l'attractivité de l'offre de transports en commun à l'échelle du SMMAG.

Le contrat d'obligations de service public de transports urbains et de services de mobilités du réseau de transports de la Métropole Grenobloise aura pour objet de confier l'exploitation des services de mobilité suivants :

- L'exploitation des lignes de transport régulières, y compris en site propre, et sur réservation : tous publics, scolaires, personnes à mobilité réduite (PMR).
- Les opérations de contrôle et de sécurité afférentes,
- L'exploitation des parcs-relais (P+R),
- L'entretien et la maintenance des biens mis à disposition,
- L'acquisition de certains biens pour le compte de l'Autorité Organisatrice et la réalisation d'opérations d'investissement,
- Les missions marketing et commerciales, dans un approche multimodale « M » : accueil, conseil, information, communication, marketing, commercialisation, service après-vente, tous canaux,
- Perception des recettes pour le compte du SMMAG,
- L'exploitation des lignes inter-territoires,
- Une mission générale de conseil, d'assistance technique et d'accompagnement de l'Autorité Organisatrice à la promotion et à l'adaptation du réseau.

Le contrat prendra effet le 1er septembre 2024 pour une durée de 6 ans.
Le périmètre géographique du contrat sera le ressort territorial du SMMAG.

Le concessionnaire se verra imposer le respect d'un niveau de qualité de service.

Le SMMAG conservera le contrôle du service et devra obtenir du concessionnaire tous les renseignements nécessaires à l'exercice de ses droits et obligations, et ce, dans tous les domaines : exploitation, technique, comptable, environnemental, etc.

Le concessionnaire sera notamment soumis à des mesures de contrôle relevant à la fois des obligations contractuelles et des obligations réglementaires.

En cas de manquements du concessionnaire à ses obligations contractuelles, le délégataire pourra se voir appliquer des sanctions. Ces sanctions pourront aller, selon la gravité des cas ou des manquements, de sanctions pécuniaires à la sanction résolutoire.

Une procédure d'attribution sans publicité ni mise en concurrence de la délégation de service public avec la SPL a vocation à être lancée conformément aux dispositions des articles L.1411-19 du Code général des collectivités territoriales ainsi qu'aux dispositions du code de la commande publique.

Au vu de ces éléments, il est proposé au Comité syndical de se prononcer favorablement sur le principe de l'attribution d'un contrat de délégation de service public portant sur l'exploitation du réseau de la Métropole grenobloise à la SPL M TAG.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
Vu les dispositions du Code des transports, et notamment l'article L1231-1-1,
Vu le rapport présenté et annexé à la présente délibération conformément aux dispositions de l'article L.1411-19 du Code général des collectivités territoriales présentant les caractéristiques des prestations que devra assurer la SPL M TAG

Après examen de la Commission Mobilités du 29 juin 2023 et présentation à la CCSPL du 20 juin 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve le principe d'un contrat d'obligation de service public conclu avec la SPL M TAG pour l'exploitation des lignes de transport en commun situées principalement sur le territoire de Grenoble-Alpes Métropole
- Approuve les caractéristiques des prestations que devra assurer la SPL M TAG, décrites dans le rapport ci-annexé ;
- Autorise le Président à lancer la procédure de consultation dans le cadre des articles L.1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales et à prendre tous les actes nécessaires dans le cadre de cette procédure.

7 voix pour, 9 NPPV (Henri BAILE, Pierre BEJJAJI, Margot BELAIR, Sylvain DULOUTRE, Dominique ESCARON, Simon FARLEY, Laetitia RABIH, Laurent THOVISTE, Jean-Paul TROVERO), 2 Abstentions (Florent CHOLAT, Alban ROSA)

Grenoble-Alpes Métropole : 4 voix pour, 8 NPPV (Pierre BEJJAJI, Margot BELAIR, Sylvain DULOUTRE, Dominique ESCARON, Simon FARLEY, Laetitia RABIH, Laurent THOVISTE, Jean-Paul TROVERO), 2 Abstentions (Florent CHOLAT, Alban ROSA)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour, 1 NPPV (Henri BAILE)

Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.

Rapporteur : Coralie BOURDELAIN

- **Délibération n°5 - Mobilités urbaines - Avenant n°6 à la délégation de service public conclue avec GR4 pour la gestion du réseau Tougo**

2DL230065

Monsieur le Président Sylvain Laval: la délibération suivante est relative à un avenant numéro six à la délégation de service public conclu avec GR4 pour la gestion du réseau TouGo. La parole est à la vice-présidente Coralie Bourdelain.

00:29:31

Coralie Bourdelain: Oui, merci. Bonjour à tous. Cette délibération reprend l'évolution de l'offre, à savoir l'intégration de la ligne F59, qui était la fusion des lignes G70 et F43 au niveau de Saint-Martin-d'Uriage, Venon et Gières, pour un montant de 66 900 euros, l'évolution des lignes destination neige qui avait été décidé en comité syndical en septembre 2022, entre autres, le prolongement des lignes de Prapoutel et Chamrousse vers Grenoble pour un montant de 28 600 euros, l'adaptation de l'offre liée à l'incendie du pont de Brignoud pour un montant de 15 800 euros. Ensuite, ça concerne également l'évolution de la gamme tarifaire décidée en comité syndical du 15 décembre 2022, à savoir l'harmonisation de la gratuité sur les réseaux du SMMAG pour les enfants de moins de cinq ans, l'instauration de la gratuité pour les enfants de cinq à dix ans, inclus les mercredis, samedis et dimanches qui est possible en compagnie d'un adulte disposant d'un titre valide, la tarification destination neige et nature, à savoir 1 euro sur le territoire du Grésivaudan et deux au départ de l'agglomération et la création d'un site de réservation des courses, l'évolution des seuils de tarification solidaire, qui a un impact sur les recettes commerciales qui est estimé à 18 000 euros. On a mis à jour également les documents d'exploitation et l'extension des conventions partenariales M'PRO aux entreprises du Grésivaudan. Toutes ces modifications entraînent une modification sur les engagements de dépenses d'à peu près 213 000 euros pour les deux dernières années du contrat et c'est pourquoi on vous propose de passer cette délibération afin de les prendre en compte dans cet avenant numéro six.

00:31:23

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

Exposé des motifs

Le 19 août 2015, une convention de Délégation de Service Public a été conclue pour la gestion et l'exploitation des services de transports collectifs de voyageurs sur le territoire de la communauté de communes Le Grésivaudan pour une durée de 7 ans, prolongée de deux ans dans le cadre de l'avenant n°5 du 3 février 2022.

Depuis l'entrée en vigueur de la Convention, le 1er septembre 2015, il est apparu nécessaire, dans l'intérêt du service Délégué, de compléter certaines stipulations de la convention initiale et de l'adapter à la marge, sans modification d'aucun de ses éléments essentiels. A ce jour, cinq avenants sont venus compléter le contrat.

Le présent avenant n°6 au contrat TouGo prend en compte les modifications d'offre décidée en comité syndical du 14/04/2022, notamment l'évolution de l'offre entre Saint-Martin d'Uriage, Venon et Gières avec la fusion des lignes G70, G700 (M TouGo) et Flexo 43 (M TAG) créant la ligne Flexo 59 exploitée par GR4. L'incidence financière de cette évolution d'offre est de 66 900€. D'autre part, les évolutions des lignes Destination Neige décidée par le Comité syndical du 15 décembre 2022 ont une incidence financière de 28 600€. Par ailleurs, cet avenant n°6 tient compte des modifications de l'offre liées à l'incendie du Pont de Brignoud dans la nuit du 4 au 5 avril 2022 à hauteur de 15 800€. Les autobus et autocars ne pouvant plus circuler sur cet ouvrage.

Cet avenant prend également en compte les évolutions de la gamme tarifaire décidée en comité syndical du 15 décembre 2022, portant notamment sur les titres de transport pour les mineurs de - 5ans, ainsi que pour les mineurs de 5 à 10 ans sous certaines conditions. L'impact de ces mesures sur les recettes commerciales est évalué à 17 968 € qu'il conviendra d'ajuster au regard des quantités effectivement vendues.

L'avenant prévoit également des modifications de services, ainsi que des conditions générales de ventes et des conditions du Règlement Public d'Exploitation. Il prévoit enfin d'étendre les conventions de partenariat M'PRO aux entreprises du Grésivaudan.

L'ensemble des mesures proposées dans l'avenant n°6 s'élève à 213 198 € pour les deux dernières années du contrat (sep 22-aout 23 et sep 23 aout 24). Dans la mesure où l'avenant précédent (avenant n°5) avait prolongé la durée du contrat de 2 ans et donc entraîné une variation de + 30,28% de la Contribution Financière Forfaitaire prévue au contrat, l'avenant n°6 entraîne une variation totale depuis le début du contrat de + 30,65%.

Ci-après se trouve un tableau récapitulatif des impacts financiers des avenants au contrat de DSP et leurs traductions en terme de variation cumulative.

CFF versées par l'AO pour l'exploitation du contrat de DSP TOUGO			
	Total mesures	Variation cumulative	Total CFF Contractuelle
base			56 362 978
Avenant 1	129 234	0,23%	56 492 212
Avenant 2	- 6 374 562	-11,08%	50 117 650
Avenant 3	5 081 521	-2,06%	55 199 171
Avenant 4	452 050	-1,26%	55 651 221
Avenant 5	17 776 190	30,28%	73 427 411
Avenant 6	213 198	30,65%	73 640 609

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
 Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
 Vu l'article L.3135-1 et R.3135-5 du Code de la commande publique ;
 Vu le contrat de délégation de service public de transport public collectif de voyageurs conclu avec la société GR'4 ;
 Vu l'avenant n°1 en date du 14-11-2016 ;
 Vu l'avenant n°2 en date du 25-06-2018 ;
 Vu l'avenant n°3 en date du 24-06-2019 ;
 Vu l'avenant n°4 en date du 17-12-2020 ;
 Vu l'avenant n°5 en date du 03-02-2022 ;
 Vu la délibération n°7 en date du 15 décembre 2022 portant sur les évolutions tarifaires ;
 Vu la délibération n°10 en date du 15 décembre 2022 portant sur l'offre Destination Neige ;

Vu l'avis de la Commission de délégation de service public en date du 22 juin 2023.

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 29 juin 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve l'avenant n°6 au contrat de délégation de service public conclu avec la société GR4 tel qu'annexé à la présente délibération
- Autorise le président à signer ledit avenant n°6.

19 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité

- **Délibération n°6 - Mobilités urbaines - Rapport sur le principe de l'attribution d'un contrat de délégation de service public à une société privée portant sur l'exploitation du réseau de transport en commun sur les communes du territoire du Grésivaudan et sur des communes de la métropole grenobloise**

2DL230084

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante est relative à un rapport sur le principe de l'attribution d'un contrat de délégation de service public à une société privée portant sur l'exploitation du réseau de transport en commun sur les communes du territoire du Grésivaudan et sur des communes de la métropole de Grenoble. Le 19 août 2015, la communauté de communes du Grésivaudan avait conclu avec la société GR4 une convention de délégation de service public de transport collectif de voyageurs pour le territoire des 43 communes la composant pour l'exploitation du réseau de lignes de transports en commun actuellement dénommé TouGo. Cette convention a été conclue pour une durée initiale de sept ans. Elle a été prolongée par avenant pour une durée de deux années supplémentaires qui portent l'échéance au 31 août 2024. Comme vous le savez, en janvier 2020, la communauté de communes du Grésivaudan a transféré au SMMAG sa compétence mobilité, qui en est aujourd'hui devenue l'autorité organisatrice. Le SMMAG souhaite élargir son périmètre de circulation des lignes pour qu'elles s'inscrivent dans une logique de mise en cohérence de l'offre de transport à l'échelle du périmètre du SMMAG. L'objectif est de proposer un réseau de transport en commun pour septembre 2024, tendant vers l'unification et travaillant un certain nombre d'axes que nous avons déjà énoncés tout à l'heure par cohérence du côté de la SPL M TAG qui seront évidemment partagés avec l'opérateur du réseau du Grésivaudan et celui de Grenoble-Alpes métropole, avec de nouveau un nombre unifié de réseau de transport en commun, des convergences de livret, un renforcement de l'offre périurbaine, notamment avec les nouvelles liaisons entre le Grésivaudan et la métropole, des services commerciaux partageant les mêmes outils, des règles de fonctionnement unifiées, donc plus lisibles. Des produits tarifaires partagés à l'échelle du SMMAG et une capacité d'être innovant en termes de transition énergétique. L'objectif est, bien évidemment, d'accroître la qualité, la lisibilité et l'attractivité de l'offre à l'échelle du SMMAG pour que de nombreux usagers aient intérêt à se déplacer entre les deux territoires. Au regard des modes de gestion envisageables, la délégation de service public conclu avec un opérateur privé semble être le mécanisme le plus adapté, puisque la gestion du réseau de transport est effectuée dans un cadre externalisé, auprès d'un opérateur privé. Le SMMAG ne disposant pas actuellement de savoir-faire ou de moyens matériels et humains lui permettant de gérer directement ce service public de transport en régie. Un marché public serait peu responsabilisant pour le titulaire du contrat et conduirait le SMMAG à conserver une grande partie des risques d'exploitation et à procéder à une durée trop courte. La prise en charge de l'exploitation des lignes de transport en commun du Grésivaudan par la SPL M TAG apparaît trop complexe. Le choix d'une concession de service public permettra au SMMAG de continuer à externaliser la couverture des risques auprès de l'opérateur et de s'appuyer sur ses compétences spécifiques. Ce contrat de concession aura pour objet de confier l'exploitation des services suivant : le transport régulier, le transport à la demande, y compris le transport des personnes en situation de handicap, l'intégration d'un service de transport scolaire de ligne saisonnière, voire événementielle, la gestion de parc relais, potentiellement, l'ouverture aussi à d'autres services de mobilité. Ce contrat prendra effet le premier septembre 2024, pour une durée maximum de six ans. Le périmètre géographique du contrat sera le ressort territorial de la communauté de communes du Grésivaudan, avec la possibilité de circuler sur des communes situées sur le périmètre de Grenoble Alpes Métropole. Le concessionnaire se verra bien entendu imposer un respect du niveau de qualité de service. Le SMMAG conservera le contrôle de ce service et sera en

capacité de faire respecter les obligations contractuelles et réglementaires et, en cas de manquement du concessionnaire, bien entendu, des pénalités pourraient être appliquées. Une procédure de publicité et de mise en concurrence pour l'attribution de la délégation de service public va être lancée conformément aux dispositions des articles du code général des collectivités territoriales ainsi que de celui de la commande publique. Il vous est proposé de vous prononcer favorablement sur le principe de l'attribution d'un contrat de délégation de service public pour l'exploitation des lignes de transport en commun sur le territoire du Grésivaudan. Y a-t-il des demandes d'intervention ? Je n'en vois pas. Je vous propose de mettre aux voix cette délibération. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? C'est adopté.

Exposé des motifs

Le 19 août 2015, la Communauté de communes Le Grésivaudan, alors autorité organisatrice de la mobilité sur son territoire, a conclu avec la société GR'4 une convention de délégation de service public de transport collectif de voyageurs sur le territoire des 43 communes la composant et relatif à l'exploitation du réseau des lignes de transport en commun du territoire du Grésivaudan, actuellement dénommé TouGo.

La convention a été conclue pour une durée initiale de 7 ans, et prolongée par avenant pour une durée de deux années supplémentaires. Elle arrive à échéance le 31 août 2024.

Le 1er janvier 2020, la Communauté de communes Le Grésivaudan a transféré au Syndicat mixte des mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) sa compétence Mobilités, de sorte que le SMMAG s'est substitué à la Communauté de communes dans l'exécution de la convention.

Le SMMAG est aujourd'hui l'Autorité Organisatrice de la Mobilité sur le territoire de Grenoble Alpes Métropole et de la Communauté de communes Le Grésivaudan.

Le SMMAG souhaite, sur la base du périmètre actuel d'exploitation des lignes de transport en commun du Grésivaudan, dont le réseau est reconnu et plébiscité par les usagers, élargir le périmètre de circulation des lignes pour qu'elles s'inscrivent dans une logique de mise en cohérence de l'offre de transport à l'échelle du périmètre du SMMAG.

L'objectif des démarches de renouvellement des contrats menées par le SMMAG est de proposer un réseau de transports en commun pour septembre 2024 tendant vers l'unification à l'échelle du SMMAG. Pour cette raison les axes suivants vont être travaillés et devront être partagés avec l'opérateur du réseau du Grésivaudan et celui de Grenoble Alpes Métropole :

- un nom unifié des réseaux de transport en commun ;
- la convergence des livrées (habillage) des bus avec des niveaux de service unifiés à l'échelle du SMMAG entre les gammes de lignes ;
- un renforcement de l'offre périurbaine, notamment avec de nouvelles liaisons entre le Grésivaudan et la Métropole, ainsi qu'entre le territoire Grand Sud et le cœur métropolitain ;
- des services commerciaux partageant les mêmes outils pour offrir un accès unifié aux réseaux de transports en commun ;
- des règles de fonctionnement unifiées et donc plus lisibles pour les usagers (conditions d'âge, conditions de ressources pour la tarification solidaire...) ;
- des produits tarifaires partagés à l'échelle du SMMAG (ticket par carte bancaire, abonnement sur mesure...) ;
- la capacité d'être innovant en termes de transition énergétique.

L'objectif global à travers les renouvellements est d'accroître la qualité, la lisibilité et l'attractivité de l'offre de transports en commun à l'échelle du SMMAG.

Ce raisonnement tient compte de l'intérêt des nombreux usagers à se déplacer entre les deux territoires.

Dans la perspective des échéances contractuelles à venir, le SMMAG a entamé une réflexion sur le futur mode de gestion des différents services, intégrant notamment une redéfinition du périmètre matériel et géographique des services et du périmètre fonctionnel des missions.

Eu égard à l'étude des modes de gestion envisageables, la délégation de service public conclue avec un opérateur privé apparaît être le mécanisme le plus adapté.

La gestion de réseau de transport a jusqu'alors été effectuée dans le cadre d'une gestion externalisée, auprès d'un opérateur privé.

En effet, le SMMAG ne dispose pas actuellement du savoir-faire et des moyens matériels et humains lui permettant de gérer directement son service public des transports en régie. Le choix d'un marché public de service serait peu responsabilisant pour le titulaire du contrat et conduirait le SMMAG à conserver une grande partie des risques d'exploitation et à procéder à un allotissement de prestations aujourd'hui globalisées, sur une durée plus courte. Par ailleurs, pour des raisons matérielles et calendaires, la prise en charge de l'exploitation des lignes de transport en commun du territoire du Grésivaudan par la SPL M TAG apparaît trop complexe.

Le choix d'une concession de service public permettra donc au SMMAG de continuer à externaliser la couverture des risques industriels et commerciaux auprès d'un opérateur privé et de s'appuyer sur ses compétences spécifiques en la matière

Principales caractéristiques du contrat :

Le contrat de concession de service public de transports urbains et de services de mobilités du territoire du Grésivaudan aura pour objet de confier l'exploitation des services de mobilité suivants :

- o le transport régulier ;
- o le transport à la demande, y compris, le cas échéant, le Transport des Personnes à Mobilité Réduite ;
- o l'intégration, dans l'offre de transport, d'un service de transport scolaire, des lignes saisonnières voire événementielles ;
- o la gestion éventuelle des parcs relais ;
- o l'ouverture possible à d'autres services de mobilité.

Le contrat prendra effet le 1er septembre 2024 pour une durée de 5 à 6 ans.

Le périmètre géographique du contrat sera le ressort territorial de la Communauté de communes Le Grésivaudan, avec la possibilité pour le Délégué de circuler sur les communes situées sur le périmètre de Grenoble Alpes Métropole.

Le concessionnaire se verra imposer le respect d'un niveau de qualité de service.

Le SMMAG conservera le contrôle du service et devra obtenir du concessionnaire tous les renseignements nécessaires à l'exercice de ses droits et obligations, et ce, dans tous les domaines : exploitation, technique, comptable, environnemental, etc.

Le concessionnaire sera notamment soumis à des mesures de contrôle relevant à la fois des obligations contractuelles et des obligations réglementaires.

En cas de manquements du concessionnaire à ses obligations contractuelles, le délégataire pourra se voir appliquer des sanctions. Ces sanctions pourront aller, selon la gravité des cas ou des manquements, de sanctions pécuniaires à la sanction résolutoire.

Une procédure de publicité et de mise en concurrence pour l'attribution de la délégation de service public a vocation à être lancée conformément aux dispositions des articles L.1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales ainsi qu'aux dispositions du code de la commande publique.

Au vu de ces éléments, il est proposé au Comité syndical de se prononcer favorablement sur le principe de l'attribution d'un contrat de délégation de service public portant sur l'exploitation des lignes de transport en commun du territoire du Grésivaudan.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
Vu les dispositions du Code des transports, et notamment l'article L1231-1-1,
Vu le rapport présenté et annexé à la présente délibération conformément aux dispositions de l'article L.1411-4 du Code général des collectivités territoriales relatif aux modes de gestion et présentant les caractéristiques des prestations que devra assurer le futur délégataire,

Après examen Commission Mobilités du SMMAG du 29 juin 2023 et présentation à la CCSPL du 20 juin 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve le principe d'une délégation de service public pour l'exploitation des lignes de transport en commun situées sur le territoire du Grésivaudan et pouvant circuler sur les communes situées sur le territoire de Grenoble Alpes Métropole ;
- Approuve les caractéristiques des prestations que devra assurer le futur délégataire, décrites dans le rapport ci-annexé ;
- Autorise Monsieur le Président à lancer la procédure de consultation dans le cadre des articles L.1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales et à prendre tous les actes nécessaires dans le cadre de cette procédure.

19 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité

PATRIMOINE – FONCIER

- **Délibération n°7 - Mobilités urbaines - Lancement d'une consultation pour l'acquisition de nouvelles rames de tramway**

2DL230075

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à la délibération suivante dans le domaine du patrimoine relatif au lancement d'une consultation pour l'acquisition de nouvelles rames de tramway. La parole est au vice-président Brahim Cheraa.

00:36:09

Brahim Cheraa: Merci, monsieur le président. Bonjour à toutes et à tous. C'est une délibération d'importance et, pour moi, c'est même une des plus importantes du mandat, parce qu'au-delà de l'importance financière dans la situation où en est le SMMAG aujourd'hui, on sait que c'est difficile. Ça permet de conforter notre réseau, notre offre de transport sur du moyen et du très long terme, en étant bien entendu plus sécurisée, plus confort pour les usagers. Il s'agit, par cette délibération, de lancer la consultation pour l'achat de 38 rames. Grenoble ayant été la première métropole à relancer le tram. Un certain nombre d'entre eux arrivent en bout de la course. Aujourd'hui, on en a 53 qui sortent d'ici 2032 du parc. Quinze entre 2025 et 2027, et 38 autres entre 2026 et 2032. En 2019 avait été approuvé le principe d'études de renouvellement de 15 TFS G4, c'est un jargon technique. Quinze rames pour un renouvellement par des rames à grande capacité pouvant transporter environ 270 passagers, et tout ça aussi dans le cadre du prolongement de la ligne D au nord vers la gare de Grenoble. En 2022-2023, une étude a été menée par le SMMAG et M TAG, on comparait deux scénarios. Il y avait un scénario pour les 15 en renouvellement avec une réflexion sur une extension des 38 autres de dix ans. Les résultats de l'étude ont démontré que, sur les 30 prochaines années, était plus rentable et stratégique l'acquisition de ces grandes rames de grandes capacités dans le cadre d'une unique commande, ce qui fera des économies, bien entendu, d'échelle. En synthèse, ce qui va vous être proposé d'approuver, c'est la consultation pour les nouvelles rames de tramway qui accueilleront 270 passagers à la place de 170 pour ceux qui roulent actuellement. Il vous est proposé d'engager le remplacement des 53 rames par l'acquisition de 38 dans le cadre d'un marché unique décomposé en une tranche ferme et des tranches conditionnelles d'investissement et de maintenance. Une

procédure négociée avec mise en concurrence sera lancée à l'été 2023. Les offres seront comparées techniquement également sur un coût de possession de 15 ans en investissement, maintenance, exploitation, travaux d'infrastructure, et l'objectif sera de notifier le marché au constructeur fin 2024. Ça fait une belle année de travail et, bien entendu, ces futures rames ont été définies en concertation avec les premières personnes qui les utilisent. Ce sont les usagers et les personnels de maintenance et de conduite de M TAG, ainsi que les personnes porteuses de handicap. Les exigences ont pu être intégrées dans la mesure du possible au cahier des charges. Par cette délibération, on vous demande de prendre acte du lancement de la consultation pour l'acquisition de 38 rames de tramway de grandes capacités.

00:39:36

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci, y a-t-il des demandes d'intervention sur cette délibération ? Madame Belair ?

00:39:44

Margot Belair: Oui, bonjour à toutes et tous. On se satisfait pleinement, je vais y revenir, de ce projet de renouvellement du parc de rames de tram. En effet, il est vieillissant, c'était indispensable d'en acquérir des nouvelles et surtout pour ne pas se retrouver en déficit dans les années à venir. Ces rames de grande capacité, c'est aussi une bonne nouvelle, puisqu'on voit, au vu de l'évolution du report modal, qu'on va en avoir besoin, et c'est cohérent avec les objectifs du PDU et du futur PDM, je l'imagine. On avait posé une première inquiétude en commission, que je pose là, je pense qu'elle a été entendue et, à mon avis, elle va être résolue. C'est que les 38 nouvelles rames grande capacité, elles vont être achetées et livrées entre 2027 et 2030 environ, et nous avons 15 rames qui vont sortir du parc entre 25 et 27, et on nous avait répondu, peut-être en commission, qu'il fallait prolonger d'un an ou deux. Ça peut être intéressant que ça soit le cas. Je pense qu'il faudra quand même ajuster ce point-là et si c'est déjà fait, tant mieux, et si ça sera fait à l'avenir, tant mieux également. Un autre problème qui est un petit peu plus important selon nous, c'est que quand on regarde les besoins de capacité transport en commun à l'échéance 2030, on voit que passer de 53 vieilles rames petite capacité à 38 grandes rames augmente la capacité de transport de 14 pour cent. C'est largement inférieur à des besoins qui sont estimés pour les années à venir, et surtout avec la mise en place de la ZFE. D'ailleurs, en parlant de la ZFE dans le COPIL ZFE des communes. Moi, je n'y étais pas, mais ce sont des propos qui nous ont été rapportés et au compte rendu. Le SMMAG avait indiqué qu'il fallait 38 rames grandes capacités pour faire face à l'interdiction des CQA cinq, quatre et trois. Là, on est bon, on est dans les clous. Par contre, pour les CQA deux, il avait été indiqué aussi qu'il fallait quand même des rames supplémentaires, 25 rames en plus, ainsi que des extensions de lignes, notamment la ligne qui sera faite, je pense. Néanmoins, on se dit que ce lancement sur ces rames de tram, on passe peut-être à côté, et vous l'avez dit, Brahim Cheraa, que faire ce lancement global, ça permet aussi de faire des économies. On se demande, et on est un petit peu inquiets de voir ce nombre de 38 figés. Est-ce qu'il est prévu d'en acquérir plus ? Est-ce que demain, au regard des objectifs de la ZFE et, surtout, pour ne pas préempter le débat qu'on pourra avoir sur la ZFE l'année prochaine, on peut avoir une estimation un peu plus forte pour répondre aux besoins de transport dans les années à venir. Je vous remercie.

00:42:46

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci, monsieur le président Ferrari.

00:42:50

Christophe Ferrari: Merci beaucoup, mes chers collègues, quelques mots par rapport à cela, parce que, souvent, on considère que le renouvellement du matériel est un investissement de seconde catégorie et on a plus plaisir, parfois en tout cas, à porter des superlatifs sur ces investissements lorsqu'il s'agit d'extensions de nouveaux projets. On voit, au travers de ce qui vient d'être présenté, l'ampleur de ce qui est en train d'être voté à cet instant. Trente-huit rames, c'est évidemment un enjeu absolument majeur, c'est un budget qui est lourd et qui va, de fait, prendre une place importante, je dirais, dans le programme d'investissement et qui est absolument nécessaire. Moi, je voudrais qu'on s'en félicite, parce que, finalement, c'est un peu, je trouve, comme quand on fait des renouvellements de réseaux. Oui, tout ça, c'est normal, c'est essentiel. Moi, je voudrais saluer cet engagement parce que c'est un très bel engagement. On voit que la question du renouvellement du réseau, c'est quelque chose qui est moins strass et paillettes que d'autres choses. Pourtant, c'est nécessaire, et je pense que ça aurait été nécessaire de le faire même plus tôt cet engagement, et je regrette finalement que le temps qu'on perd soit du temps qu'on ne gagnera plus. En l'espèce, ce qui est le cas, parce que je pense que si nous avions anticipé plus en amont, beaucoup plus en amont ce sujet-là, on pourrait effectivement peut-être se poser la question, peut-être d'autres renouvellements, mais on ne peut pas

non plus tout changer compte tenu les éléments financiers qui sont les nôtres aujourd'hui. Sur la question de la ZFE, le vrai sujet, et je voudrais le rappeler parce que ça, c'est quand même un des éléments de base qui a été présenté dans le comité de pilotage des 13 communes qui sont aujourd'hui le périmètre de la ZFE sur la métropole. Les études nous montrent que le passage des CQA cinq, quatre et trois, c'est-à-dire, ce qui est dans la loi climat et résilience comme un élément intangible de la loi, peut se faire avec les éléments de mobilité tels que nous les avons, et le service public de mobilité des transports en commun que nous avons sur le territoire métropolitain. Ce qui n'est pas réalisable, c'est la question du CQA deux. C'est pour ça que je le dis : nos infrastructures, en général, ne sont pas adaptées à ça. Tous les systèmes le montrent et ce qui a été modélisé le montre. C'est pour ça que je le dis avec gravité. C'est pour ça, d'ailleurs, que les communes, en tout cas une grande partie des communes, l'ont bien mesuré. C'est que le système de mobilité, aujourd'hui, tel qu'il est organisé, ne peut pas anticiper cette évolution majeure de CQA deux. Il faut le rappeler de façon régulière. Ça veut dire comment faisons-nous ? Ça veut dire que personne ne peut présenter aussi fortement une date de sortie de CQA deux sans avoir de solution, ou en tout cas, sans explorer des solutions d'un ciel qui n'existe même pas. C'est le caractère tout simplement raisonnable qu'il faut avoir en tête. Moi, je dis félicitations aujourd'hui au SMMAG et à ses élus, à ses équipes, de vouloir porter cet investissement majeur. Je le dis, ceci aurait dû être fait plus tôt.

00:47:02

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci, est-ce qu'il y a d'autres demandes d'intervention ? Monsieur Bejjaji ?

00:47:09

Pierre Bejjaji: Merci. Moi, j'avais au préalable une question, et puis je voulais réagir à l'intervention de Christophe Ferrari. Sur la question que j'avais, c'était en ce qui concerne les dépôts, puisqu'effectivement on voit bien qu'en achetant des rames de grande capacité, on risque d'être juste sur les dépôts. C'est d'ailleurs un des objets des études sur l'agrandissement du dépôt d'Eybens. C'était pour avoir des éléments d'information, où on en était concernant les études, est-ce que ça passe avec les 38 rames et quelles sont les conditions pour que ça passe ? Peut-être avec des effets domino sur les bus peut-être. Je ne sais pas, parce que n'étant pas membre de l'exécutif, on n'a pas d'informations sur ces éléments-là. C'est le premier point, puis sur le deuxième point, c'était un peu en réaction à l'intervention de Christophe Ferrari. La question qui peut être posée, puisque j'entends bien que ce sont des raisons financières qui poussent au fait qu'on ne puisse pas aller tout de suite, au moins, étudier les 63 rames grande capacité. On a un débat en cours à la métropole pour savoir comment on pourrait donner un peu de souffle ou de la marge de manœuvre en termes d'endettement au SMMAG par rapport à la dette d'avant 2014, puisque la dette du SMMAG, c'est avant tout la dette d'avant 2014, et pourquoi, d'ailleurs, on ne pourrait pas avoir un scénario bis dans l'appel d'offres. De dire, on a une tranche optionnelle pour savoir si le fait d'ajouter 25 rames nous permettrait justement de permettre des économies d'échelle et permettre d'avoir une PPI bis selon les scénarios et les décisions qui seront prises par la métropole.

00:49:03

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

00:49:07

Dominique Escaron: Oui, merci monsieur le président. Moi, c'est ce que j'ai redit en commission. Je ne connais pas très bien le dossier, mais je pense qu'un dossier de cette ampleur, parce que c'est quand même quelque chose de très significatif, il faut être sûr depuis le début. Je sais que les services travaillent, mais je n'ai pas eu accès à toutes les informations. C'est ce que j'avais redemandé en commission : d'être bien sûr qu'on ne peut pas faire plus vieillir un certain nombre de rames, qu'on n'a pas un certain nombre d'autres solutions de toute nature, de savoir que deviennent les rames actuelles, tout le schéma industriel global et les calculs qui sont faits pour arriver à dire que c'est telle année qu'il faut remplacer en une fois un nombre de rames comme ça. C'est un petit peu le questionnement qui reste pour moi.

00:50:04

Monsieur le Président Sylvain Laval: Monsieur Thoviste ?

00:50:06

Laurent Thoviste: Oui, sur le débat, je confirme qu'effectivement il y a une forte attente des usagers, notamment sur la ligne A, sur les rames de grande capacité. J'entends la remarque de Dominique Escaron, effectivement, des logiques de renouvellement de matériel, mais il y a aussi des logiques de conformité au déplacement des usagers qu'on peut attendre aujourd'hui. C'est vrai que les anciennes

rames qui circulent encore, notamment sur la ligne A qui est quand même la plus fréquentée, on voit bien que sur les horaires de pointe, ce n'est plus possible. Il est vraiment important que sur cette ligne-là, ce qui nous conduit d'ailleurs à pouvoir avancer aussi sur les problématiques, effectivement, de dépôt, pour permettre à ces rames de circuler, mais c'est vraiment important aussi du point de vue de l'attractivité de nos transports. On a vu qu'à offres équivalentes, peut-être lié au COVID ou à d'autres facteurs. Il y a tout un tas de facteurs, mais on a vu qu'on n'avait pas encore conquis complètement notre public. Parmi les remarques qui sont faites, il y a notamment le confort d'utilisation. C'est vraiment important, je dis encore pour la ligne A qui est quand même la ligne principale en termes de nombre de voyageurs et qui traverse toute l'agglomération, des quartiers aussi quand même en difficulté, où on va retrouver une grande partie de ceux qui ne pourront pas forcément changer de véhicule dans le cadre de la ZFE. Il faut vraiment qu'on arrive à offrir sur cette ligne un service qui soit un service de qualité.

00:51:44

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Monsieur le vice-président Luc Rémond.

00:51:47

Luc Rémond: Oui, je voulais juste préciser une chose par rapport à ce que Christophe Ferrari a dit sur la suppression potentielle et critère deux. Simplement mentionner que le pays voironnais, dans son avis sur la ZFE qu'il a rendu, a aussi indiqué qu'il n'était pas du tout favorable à la suppression des critères deux à l'horizon 2030.

00:52:08

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Est-ce qu'il y a d'autres demandes de prise de parole ? Monsieur le vice-président Brahim Cheraa.

00:52:13

Brahim Cheraa: Merci, je vais essayer de recueillir, si j'y arrive, toutes les interrogations qui sont justes et légitimes pour un certain nombre. La première des missions que l'on a en tant qu'AOM, c'est demander à nos délégataires de transporter des gens de A jusqu'à B tout en étant sécuritaire, tout en étant confort. Aujourd'hui, par cette délibération, c'est ce qu'on vous propose de faire à un niveau constant sur du long terme, parce que là, on investit très fortement. Un investissement très lourd, puisque si on dit que c'est grosso modo 4 millions une rame de trame, on voit sur les 38 ce que ça peut faire dans cette situation. Merci pour la question de Pierre Bejjaji, ça a aussi des effets domino, pour pouvoir stocker ces rames, il faut procéder à l'extension notamment du dépôt d'Eybens. On a travaillé pour l'acquisition d'un foncier derrière, et il y a un investissement minimal, je le dis encore, de 70 millions euros. On a un minima pour que tout rentre dedans. Ça va rentrer. Bien entendu, des études ont été faites dans ce sens-là. Aujourd'hui, je reviens sur ce qu'a dit Christophe Ferrari : l'engagement sur du renouvellement, il est moins clinquant que d'autres, mais il est primordial, et c'était la priorité de l'exécutif du SMMAG sur ce mandat-là. Aujourd'hui, on voit la hauteur entre les bus. Il y a une délibération qui arrive, le tram et tout le patrimoine bâti, on voit l'investissement, la hauteur, c'est plusieurs centaines de millions d'euros, si on fait le calcul jusqu'à la fin du mandat. Je retiens, et c'était un échange assez intéressant en commission et, bien entendu, Dominique Escaron, que les scénarios ont été faits, notamment sur l'extension de vie, d'un certain nombre de trams, il s'est avéré qu'en comparant les deux sur une durée de vie de dix ans, le scénario le plus intéressant, vraiment le plus intéressant financièrement et en termes de confort, c'était le renouvellement de la totalité. Ce que je propose, monsieur le président, j'avais proposé en commission, c'est de présenter ces études-là. C'est ce qui avait été dit : présenter ces études-là, ouvert à tous les commissaires de ce comité-là, et je crois que j'en ai fini pour les réponses.

00:54:55

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci monsieur le vice-président. Oui, effectivement, on va organiser une réunion spécifiquement sur ce sujet pour que les éléments soient bien partagés avec tout le monde et que les informations soient bien diffusées à tous les niveaux. Je voudrais quand même dire quelques mots par rapport au débat que nous avons, parce qu'il est essentiel. Ce n'est pas une petite affaire que de renouveler des rames de tramways du patrimoine roulant. C'est absolument fondamental, puisque c'est l'objet même de la qualité du service qui est rendu aux usagers en ayant du matériel de qualité, qui répond aux besoins. Nous sommes sur des sujets, rappelons-le quand même, à 4,5 millions d'euros l'unité, ce n'est pas une petite affaire. Je ne voudrais quand même pas qu'on oublie un petit peu l'histoire et faire comme si on découvrait aujourd'hui qu'il faudrait renouveler des trams et puis, pourquoi on n'en ferait pas plus ? Je voudrais quand même revenir un petit peu sur l'histoire, c'est-à-dire notre réalité à tous. D'abord, je précise d'emblée que nous n'allons évidemment pas, et c'est du bon sens, arrêter les 15 rames les plus anciennes tant que les nouvelles n'auront pas

été livrées. C'est bien prévu comme tel, qu'il y ait la bonne articulation, que nous mettrons ces rames à l'arrêt lorsque les nouvelles seront arrivées. Les choses vont se faire évidemment progressivement, puisque quand vous commandez des rames de trame, elles n'arrivent pas toutes en une fois, pour des raisons évidentes que vous pouvez comprendre. Là-dessus, c'est bien prévu comme tel, sinon il y aurait effectivement une dégradation de service et cela n'est pas envisagé une seule seconde. Ensuite, on nous dit : oui, mais vous en commandez 38, après tout, pourquoi vous n'en commandez pas 60 ? D'abord, je rappelle qu'il y a encore quelques semaines, nous ne savions même pas combien nous allions en commander et s'il fallait en commander. Parce qu'effectivement, la première chose qui a été regardée, ça a été la capacité à prolonger les rames existantes, ce qui peut paraître tout à fait logique dans un esprit vertueux de conservation, de renouvellement, qui peut apparaître l'évidence. Sauf que la réalité dans notre pays, c'est que le matériel a une durée de vie limitée. On peut même parler d'obsolescence programmée, puisque les constructeurs, aujourd'hui dans notre pays, ne font pas des rames qui durent éternellement, alors que ça peut être le cas d'ailleurs dans d'autres pays, c'est un vrai sujet, et que nous n'avons pas aujourd'hui le cadre réglementaire qui le permet, parce que nous ne sommes pas les seuls à décider cela. Ça répond en partie à la remarque de monsieur Escaron. Nous avons une autorité de contrôle qui s'appelle le STRMTG et qui estime qu'au-delà de 40 ans, nous ne pouvons pas règlementairement autoriser la circulation des rames de tramways. Ce n'est pas le SMMAG qui le décide, c'est le cadre réglementaire national. On peut effectivement poser ce débat dans d'autres instances et nous le ferons certainement. Il y a déjà eu des expressions sur cette question, mais aujourd'hui, nous ne pouvons pas, nous n'avons pas le choix. Après, ce qui a été regardé d'un point de vue technique, à la fois par l'exploitant TAG et par nos services, c'est effectivement le coût global de tout cela, en prenant en compte également les coûts de fonctionnement. Il apparaît, au regard des paramètres, que le renouvellement, aujourd'hui, sur le long terme, est une affaire plus intéressante financièrement que de conserver l'ancien. C'est une réalité. La stratégie que nous avons initialement qui, je le rappelle, était de commander une vingtaine de rames. Ne l'oublions pas, c'était l'orientation sur laquelle nous étions partis, fait que ce matin, nous en sommes à 38. Il y a eu une progression importante et cette position d'achat représente un volume financier non négligeable. Ne faisons pas comme si c'était une facilité. Nous allons atteindre un montant financier qui est proche des 200 millions d'euros tout de même. Bien sûr, cela se fait sur plusieurs années, ça a été dit, mais nous ne sommes pas loin de 200 millions euros d'acquisition. Maintenant, on nous dit qu'on a qu'à aller jusqu'à 60, on va déjà procéder par étape. Il y a des temporalités à respecter et il y a aussi des évolutions qui vont se faire progressivement par rapport aux nouveautés sur le réseau, qui feront que nous interrogerons progressivement, mais ne faisons pas croire qu'on peut mobiliser comme ça 200 millions d'euros en un claquement de doigts. Soyons raisonnables une seconde. C'est évidemment quelque chose qui n'est pas simple. Puis, cela a été dit, nous aurions pu, notamment dans le mandat précédent, commencer une première commande de rames. Nous n'en serions pas là aujourd'hui si les choses avaient été un peu plus lissées aussi, il faut le rappeler. Ne faisons pas comme si nous venions de découvrir le sujet ce jour. Puis, j'ai entendu aussi un certain nombre de remarques par rapport à la dette. Oui, la dette du SMMAG est importante. Je crois qu'il faut aussi dire clairement ici qu'elle ne peut pas être indéfiniment augmentée comme si cela était une facilité. Nous sommes dans une situation qui doit être gérée et qui n'est pas simple. Nous sommes avec une contrainte dont nous héritons collectivement pour tout un tas de raisons, dont certaines sont tout à fait entendables, mais c'est une réalité. Ne faisons pas comme si cela n'existait pas. Je rappelle aussi que nous avons eu un protocole d'accord entre le département et la métropole qui prévoyait une stratégie de désendettement et que cette stratégie n'a pas été respectée en partie et qu'aujourd'hui nous payons aussi cela, j'ai déjà eu l'occasion de le dire, les marges de manœuvre dont nous aurions bien besoin aujourd'hui pour atteindre ces objectifs si ces protocoles avaient été mieux respectés. Là aussi, ne faisons pas semblant de l'oublier, partageons l'ensemble des informations en toute transparence. Puis, cela a été aussi évoqué. Nous avons des projets de développement du réseau à moyen terme, avec des études qui ont été lancées pour étendre des lignes de tram, pour ramener du trop des bus dans notre territoire, et ce sont ça les réponses que nous apporterons aux usagers sur l'augmentation et l'amélioration de l'offre, mais ça se fait progressivement. On peut déplorer que cela n'aille pas assez vite, on peut dire que ça ne va pas, qu'il faut que ça accélère et que ce soit tout de suite. Sauf que la réalité qui s'impose à tout le monde, c'est que, pour sortir ces projets, nous ne sommes pas loin de la décennie en ce qui concerne les lignes de tramway, que personne ne sait aujourd'hui aller plus vite tant que le cadre national ne change pas, et ça aussi, je crois qu'il est important de le rappeler. J'ajoute que, dans la réflexion que nous avons posée sur l'extension de la ligne E au sud, si vous lisez avec attention les documents, vous verrez qu'il est d'ores et déjà indiqué qu'il y a une tranche optionnelle de commandes de six rames de tram supplémentaire lorsque cette ligne sera réalisée. Oui, il est possible de mettre des options de complémentarité. C'est

d'ailleurs prévu dans les documents qui vous sont donnés, mais ne commençons pas à dire aujourd'hui qu'il faudrait tout de suite monter à je ne sais combien de rames supplémentaires, quand nous faisons déjà un effort conséquent, en passant d'une vingtaine à 38, et encore une fois, pour des mobilisations financières qui sont considérables. Enfin, nous tournons toujours autour du même sujet, mais nous faisons comme si nous devrions arriver à tout gérer tout seul, résoudre les problèmes annexes à la ZFE, à l'augmentation du réseau de transport dans sa globalité dans le territoire, au matériel, ce sont toujours les mêmes qui payent aujourd'hui. Nous tournons autour des finances du SMMAG et là, en l'occurrence, ce sont surtout les finances de la métropole dont il s'agit. Il serait bien aussi que nous rappelions que, pour mener ces projets à bonne échelle et plus rapidement, effectivement, nous avons besoin de contribution financière d'autres acteurs. Je pense notamment au rôle de l'état en la matière, qui n'est pas à la hauteur des enjeux et des cadres réglementaires qui sont posés. Ne faisons pas comme si nous pourrions tout régler tout seuls ici, dans la minute. Cela, je crois, ne serait pas très sérieux. Je vous propose de mettre aux voix. Monsieur Bejjaji, je vous en prie.

01:02:02

Pierre Bejjaji: C'est juste une explication de vote pour, bien que ça soit clair, on est bien évidemment pour l'achat de ces 38, qui nous semble fondamental, essentiel. Il n'y a pas de sujet là-dessus. Par contre, on s'abstiendra parce qu'on regrette que l'on entérine et que l'on ne donne pas d'option pour se donner les moyens de préparer une éventuelle sortie des CQA2 d'une part, et que l'on préempte aussi un débat que l'on doit avoir au niveau de la métropole sur la dette du SMMAG, d'où les raisons de notre abstention.

01:02:41

Monsieur le Président Sylvain Laval: Je vous propose de mettre aux voix cette délibération. Y a-t-il des oppositions ? Non ? Des abstentions ? Quatre et le reste étant pour, c'est adopté. Je vous en remercie. Je pense que c'est une avancée importante pour nos usagers, même si elle prend du temps.

Exposé des motifs

Le parc tramway se compose de 103 rames de tramway. Parmi ces matériels, 53 rames sont de type Tramway Français Standard (TFS) mesurant 30 mètres de long, d'une capacité de 170 personnes et se répartissant en 2 ensembles :

- rames TFS G1,2,3 : 38 rames mises en circulation entre 1986 et 1992, qui ont bénéficié d'une remise à niveau technique prolongeant leur durée de vie à 40 ans.

- rames TFS G4 : 15 rames mises en circulation entre 1995 et 1997, d'une durée de vie de 30 ans

Au vu des dates de mises en circulation, 15 rames vont sortir du parc entre 2025 et 2027, et 38 rames entre 2026 et 2032.

Renouvellement des TFS G4

Par délibération du 12 décembre 2019 le SMMAG a approuvé le principe d'étudier le renouvellement des 15 TFS G4 par des rames grandes capacité, pouvant transporter à environ 270 passagers.

Par délibération du 7 juillet 2022, le SMMAG a voté en faveur du projet de prolongement de la ligne D au nord vers la Gare de Grenoble, dans le cadre préférentiel d'un scénario de renouvellement des rames TFS G4 par l'achat de rames grande capacité à horizon de réalisation du projet.

Renouvellement des TFS G1 G2 et G3

En 2022/2023 une étude menée conjointement par le SMMAG et MTAG a comparé 2 scénarii de renouvellement des rames TFS G1 G2 G3 :

1. La rénovation des TFS pour prolonger leur durée de vie de 10 ans, les amenant ainsi à 50 ans, et les sortir du parc entre 2036 et 2042.
2. Le remplacement des TFS G1 G2 G3 par des rames grande capacité, dans le cadre du remplacement des G4 afin de mutualiser les coûts d'études/production/maintenance.

Les résultats de l'étude ont démontré, que sur les 30 prochaines années, il était plus rentable et stratégique d'acquérir des rames grande capacité, dans le cadre d'une unique commande et de ne pas prolonger la durée de vie des rames TFS G1 G2 et G3 de 10 années supplémentaires, générant des coûts d'entretien et de maintenance démesurés.

Synthèse

Les nouvelles rames de tramway vont accueillir 270 passagers, contre 170 passagers actuellement pour les TFS. Cela permet de réduire la quantité de rames à acheter, considérant l'offre de transport actuelle.

Il est donc proposé d'engager le remplacement des 53 rames TFS par l'acquisition de 38 rames de grande capacité, dans le cadre d'un marché unique, décomposé en une tranche ferme et des tranches conditionnelles d'investissement et de maintenance. Une procédure négociée avec mise en concurrence sera lancée à l'été 2023. Les offres seront comparées techniquement, et également selon un coût de possession sur 15 ans (investissement, maintenance, exploitation, travaux d'infrastructures). L'objectif est de notifier le marché à un constructeur fin 2024 pour envisager une livraison des 38 nouvelles rames entre 2027 et 2030.

A titre d'information, ces futures rames ont été définies en concertation avec les associations de personnes porteuses de handicap, avec les usagers et avec les personnels de maintenance et de conduite MTAG. Les exigences et contraintes ont été intégrées, dans la mesure du possible, au cahier des charges.

Le Comité syndical sera sollicité pour autoriser le Président à signer le marché à l'issue de la consultation.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptés par délibération du 11 mars 2021,
Vu la délibération du 12 décembre 2019 sur le principe d'étudier le renouvellement des 15 TFS G4,
Vu la délibération du 7 juillet 2022 de prolongement de la ligne D au nord vers la Gare de Grenoble,

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 29 juin 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Prend acte du lancement de la consultation pour l'acquisition de 38 rames de tramway grande capacité.

*15 voix pour - 4 Abstentions (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Alban ROSA)
Grenoble-Alpes Métropole : 11 voix pour – 4 Abstentions (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Alban ROSA)*

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.

- **Délibération n°8 - Mobilités urbaines - Acquisition de 24 autobus articulés GNV - Autorisation donnée au Président de signer le marché**

2DL230036

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante maintenant est relative aux autobus, et de nouveau, la parole est au vice-président, Brahim Cheraa.

01:03:09

Brahim Cheraa: Merci, c'est un peu la continuité du débat qu'on vient d'avoir, mais cette fois-ci sur les autobus. Cette délibération porte sur l'acquisition de 24 autobus articulés, qui sont notamment sur les lignes C1, C2. Excusez-moi, monsieur le président, je ne les retrouve plus, qui sont sur des lignes. Ce présent marché vous demande d'acter l'achat de ces 24 minibus à motorisation GNV, ce qui nous permet comme est dit, l'engagement de sortir du diesel en 2024. Ce marché comprend la fourniture et l'intégration des équipements d'embarquement type girouette, afficheur, système de priorité de feu, SAE, billettique. Il est conclu pour une durée de 18 mois. Suite à la commission d'appel d'offres, c'est marqué quatre, mais trois prestataires ont fait acte de candidature. A été jugée recevable, l'offre de Man Truck pour un montant total de 11 164 267 euros.

01:04:41

Monsieur le Président Sylvain Laval: Y a-t-il des demandes d'intervention sur cette délibération ? Je n'en vois pas. C'est une délibération importante qui contribue au renouvellement des motorisations et

qui fera que notre parc n'aura bientôt plus d'autobus au diesel. Je crois que c'est important de le souligner aussi au regard des débats précédents. Je vous propose de mettre aux voix. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? C'est adopté. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

Le parc autobus du SMMAG est majoritairement composé de véhicules à faibles émissions, mais il comporte encore aujourd'hui 24 autobus articulés mis en service en 2008 et affectés aux lignes C1, C2 et C5.

Ces autobus arrivent en fin de vie et leur renouvellement avec l'acquisition d'une flotte nouvelle de 24 autobus articulés GNV permettra au SMMAG de sortir du diesel au plus tard en 2024.

Le présent marché a ainsi pour objet la fourniture de 24 bus urbains articulés 18 mètres à plancher bas et à motorisation de type GNV. Le marché comprend la fourniture et/ou l'intégration des équipements embarqués de type girouettes, afficheurs, systèmes de priorité aux feux, SAE, billettique. Le marché est conclu pour une période de 18 mois à compter de sa notification.

Le portage de l'opération a été confié à la SPL M TAG par contrat de mandat notifié par le SMMAG le 2 février 2023.

Une consultation a été lancée selon la procédure avec négociation en application des articles L. 2124-3, R. 2124-4 et R. 2161-21 à R. 2161-23 du code de la commande publique.

La consultation a été publiée le 13 février 2023 par la SPL M TAG. La date limite de réception des candidatures était fixée au 02 mars 2023. Il a été procédé à l'ouverture des candidatures le 03/03/2023. L'ensemble des documents exigés au titre de la candidature étaient présents

Les 4 candidatures ont été analysées sur la base de critère de jugement pondérés comme suit :

- Critères d'analyse des candidatures :

- 1- Critère éliminatoire 1 : le chiffre d'affaires du candidat doit être au moins égal à deux fois le montant du marché soit 22 500 000 EUR HT
- 2- Critère éliminatoire 2 : le candidat doit fournir un certificat de conformité européen (COC) pour le type de véhicule proposé.
- 3- Délai de livraison de moins de 9 mois : 50.0 %
- 4- Sécurisation des approvisionnements : 10.0 %
- 5- Capacité maximale de production : 10 %
- 6- Service après-vente : 20 %
- 7- Références : 10.0 %

Conformément au règlement de consultation et après analyse des candidatures, 3 candidats ont été retenus pour remettre une offre technique et financière : SCANIA France SAS, MAN Truck & bus France, IVECO France SAS.

Les 3 candidats sélectionnés ont remis leur offre le 17 avril 2023 à 10h00, les variantes ont été autorisées.

Il a été procédé à une ouverture des offres le 17 avril 2023. Après vérification de la cohérence et de la concordance des prix entre les différentes pièces du marché, aucune erreur n'a été relevée.

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

- Critères de jugement des offres :

- 1- Prix : 40.0 %
- 2- Valeur technique : 30 %
- 3- Organisation : 7.0 %
- 4- Qualité : 6.0 %

- 5- Développement Durable : 7.0 %
- 6- Délais exécution : 10.0 %

Après analyse, le SMMAG a souhaité engager des négociations avec l'ensemble des candidats. Les candidats reçus en entretien de négociations les 09, 10 et 11 mai 2023 ont été invités à remettre une offre finale pour le 30 mai à 12h00. Les offres ont été ouvertes le 30 mai.

A l'issue de l'analyse des offres finales, la commission d'appel d'offres du SMMAG, réunie le 28 juin 2023, a attribué le marché à l'entreprise MAN Truck & bus France (91, EVRY), dont l'offre est jugée économiquement la plus avantageuse pour un montant total estimatif de 11 164 267.00 € € 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 rendue par la commission d'appel d'offres du 28 juin 2023,

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 29 juin 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Autorise le Président à signer le marché avec l'entreprise MAN Truck & bus France (91, EVRY), dont l'offre est jugée économiquement la plus avantageuse pour un montant total estimatif de 11 164 267.00 € € HT.

19 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité

Politique de déplacements

Rapporteur : Coralie BOURDELAIN

- **Délibération n°9 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Liaison inter-rives modes actifs Crolles/Brignoud - Bilan de la concertation préalable organisée conjointement par le SMMAG et le Département de l'Isère**

2DL230090

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante est relative à la liaison inter-rives entre Crolles et Brignoud et le bilan de la concertation préalable. La parole est à la vice-présidente Coralie Bourdelain.

01:05:21

Coralie Bourdelain: Oui, merci. Nous allons reparler de la traversée inter-rives. Une concertation avait été faite en mai 2021, sur laquelle nous avons délibéré en novembre, et nous avons approuvé déjà le bilan de cette concertation suite à l'incendie du pont de Brignoud. Le projet a été revu et il a été en accord avec le département, proposait donc d'envisager une mutualisation des franchissements de l'Isère pour les modes actifs. Cette mutualisation permet non seulement des économies, un intérêt économique, mais également environnemental, important, et par contre, effectivement, ça rallonge un peu le parcours de 450 mètres sur un total de 1,5 km. Nous avons de nouveau concerté avec le département au mois d'avril-mai et on vous propose de ré-délibérer sur les enseignements de cette concertation. Je passerai sur toutes les modalités de la concertation qui sont précisées dans la délibération, et plutôt venir sur les synthèses des enseignements de cette concertation. Il y a eu quatre thèmes qui ont été relevés : la passerelle sur l'Isère. Les observations du public concernent la position de la passerelle, ses caractéristiques et le délai de réalisation. Concernant les itinéraires cyclables, les observations ont porté sur le rallongement du parcours, les caractéristiques géométriques du parcours et la continuité des itinéraires cyclables et la gestion de cet itinéraire pendant les travaux. Il y a eu des remarques également sur le franchissement du diffuseur autoroutier. Il y a une demande d'un itinéraire plus direct entre Crolles et Brignoud et puis également des

remarques sur le calendrier. En synthèse, les observations du public concernent les modes actifs et on a bien conforté l'intérêt, effectivement, de proposer des cheminements plus sécurisés. Concernant les suites que l'on propose de donner, concernant la position de la passerelle et le franchissement du diffuseur autoroutier, on précise que les caractéristiques géométriques de la liaison inter-rives n'ont pas changé par rapport à la concertation 2021. Les largeurs des ouvrages sont maintenues, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite est bien évidemment prise en compte et la séparation des flux piétons-vélo est prévue, avec 1,50 m de largeur pour les piétons et quatre mètres pour les cycles. Concernant la modification de la position de la passerelle par rapport au projet qui a été présenté en 2021, effectivement, ça rallonge le parcours de 450 mètres, soit une estimation de deux minutes en vélo, ce qui reste acceptable, et le reste du tracé n'est pas modifié. Les gains environnementaux, économiques apportés grâce à cette mutualisation sont conséquents et ça permet d'éviter un nouvel ouvrage dans une zone naturelle, ce qui va simplifier, bien évidemment, les procédures environnementales. Les projets présentés pour proposer une liaison plus directe entre Crolles et Brignoud impactant le diffuseur autoroutier et la capacité de la RD10 en termes de gestion de trafic, ils nécessitent des modifications majeures par rapport aux fonctionnalités actuelles. Les études techniques et environnementales nécessaires pour vérifier la faisabilité de ces projets ne sont pas compatibles avec le planning actuel et reporterait beaucoup trop la mise en service de notre liaison inter-rives qui est très attendue. Le tracé retenu par le SMMAG est bien celui plébiscité lors de la concertation 2021 et il répond aux objectifs que l'on s'était fixés. Dans ce contexte, l'itinéraire proposé dans le cadre du projet qui est porté conjointement par le SMMAG et le département est celui qui, à notre avis, présente le plus d'avantages en termes de gain de temps, de parcours, de confort et de sécurité pour les déplacements domicile-travail, domicile-étude et loisirs. Cependant, tenant compte des observations du public lors de la concertation, le SMMAG engagera, en lien avec le département et la communauté de communes du Grésivaudan, des démarches auprès du ministère pour demander une évolution de la réglementation en matière de traversée des bretelles autoroutières en limite de zones urbaines afin d'envisager à plus long terme un axe piéton cycle le long de la RD10. Ceci complètera la liaison inter-rives qui sera mise en service dès 2026, mais là, on parle d'échéances qui sont, bien évidemment, beaucoup plus lointaines. Concernant les continuités cyclables, notre projet va se raccorder bien évidemment à la Belle Via du département et elle se raccordera aux pistes cyclables qui sont effectuées également et qui sont à l'étude, entre autres, dans le cadre de notre schéma directeur qui est en cours d'élaboration et dont nous reparlerons d'ici la fin de l'année, je pense. Pendant les travaux, bien évidemment que la continuité cyclable sera assurée. Le département va d'abord réaliser le nouveau pont routier et ensuite viendra réhabiliter la passerelle et on va construire le pont routier. Une fois qu'il sera construit, on dédiera une voie sur le nouveau pont pour les modes, d'où ensuite, le département viendra réhabiliter et modifier le pont actuel pour en faire la passerelle mode doux au-dessus de l'Isère. Concernant le calendrier, tout est mis en œuvre pour qu'on ait un objectif de mise en service début 2026. Je sais que les équipes travaillent pour y parvenir et je les en remercie parce que c'est un projet qui est très attendu sur notre territoire. J'étais encore, pas plus tard qu'il y a deux jours, chez STMicroelectronics, ils ont réaffirmé, eux aussi, leur volonté d'arriver à ce qu'il y ait de plus en plus de leurs salariés qui puissent arriver de façon sécurisée jusqu'au site de ST. Ça répond, bien évidemment, en partie à cette demande-là. Voilà, monsieur le président.

01:11:59

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

Exposé des motifs

Le projet de liaison inter-rives pour les modes actifs entre Crolles et Brignoud, franchissant l'autoroute A41 et l'Isère, présente des enjeux forts à trois niveaux : pour les déplacements domicile-travail, avec un fort potentiel en combinaison TER + vélo, pour les déplacements domicile-étude, en lien notamment avec le lycée de Villard-Bonnot, et pour les déplacements de loisirs, en lien notamment avec la véloroute Belle Via.

Suite à la concertation préalable organisée par le SMMAG en mai 2021, l'opportunité du projet a été confortée. Le lien et les continuités qu'il permet de créer au sein du territoire ont été jugés nécessaires et efficaces. Les participants ont demandé à ce que le projet soit mis en service rapidement pour régler le problème de dangerosité de la traversée actuelle. Des attentes fortes ont été exprimées en termes d'efficacité, de sécurité et d'agrément pour les piétons et les cyclistes, avec notamment des demandes récurrentes en faveur d'un dimensionnement large de la liaison afin d'éviter les conflits entre les différents usages et usagers et de s'adapter à l'évolution du matériel.

Par délibération en date du 25 novembre 2021, tenant compte des avis exprimés lors de la concertation préalable, le SMMAG a approuvé le bilan de cette concertation préalable pour le projet de liaison inter-rives entre Crolles et Brignoud et a validé les suites à donner à ce projet, ayant pour objectif d'offrir de nouvelles solutions de mobilités alternatives à l'usage individuel de la voiture. Le coût global de l'opération a été réajusté à 10,5 M € HT, le principal poste de surcoût étant lié à l'évolution de largeur utile des ouvrages d'art.

Dans la nuit du 4 au 5 avril 2022, un incendie criminel a gravement endommagé le pont de Brignoud. Le Département a pris la décision de construire un nouveau pont sur l'Isère afin de rétablir la circulation. Suite aux études qu'il a menées, le Département a proposé au SMMAG d'envisager une mutualisation des franchissements de l'Isère pour les modes actifs (piétons et cyclistes).

Cette mutualisation présente d'importants atouts environnementaux et économiques, et préserve l'objectif de confort de l'aménagement (5m de large) pour les piétons et les cyclistes. Néanmoins, le parcours complet de la liaison inter-rives se voit allongé de 450 m sur un total de 1,5km.

Le projet évoluant, il a été décidé, lors du comité syndical du 09 mars 2023, que le SMMAG s'associe au Département pour mener conjointement une concertation préalable en application des dispositions des articles L103-2 et R 103-1 du code de l'Urbanisme, portant sur le projet de pont porté par le Département et sur ses incidences sur le projet de liaison inter-rives porté par le SMMAG.

Modalités et déroulement de la concertation

La concertation préalable conjointe s'est déroulée du 24 avril au 19 mai 2023, conformément à la délibération du SMMAG du 09 mars 2023 et à celle de la Commission Permanente de l'assemblée départementale du 24 mars 2023.

Elle a permis de fournir à un large public une information claire sur les orientations du projet, d'offrir la possibilité à ce public d'exprimer ses attentes, ses idées et permettre l'échange de points de vue concernant le projet.

Pour assurer l'information du public :

- Le 19 avril 2023, le Département et le SMMAG ont partagé un communiqué dans la presse locale ;
- Le « dossier de concertation » a été mis à disposition dans les mairies de Crolles, Villard-Bonnot et Froges, au siège de la CCLG, consultable aux jours et horaires d'ouverture ;
- Le dossier de concertation était également disponible sur les sites internet du Département, du SMMAG, de la communauté de communes du Grésivaudan et des communes de Villard-Bonnot, Crolles, Froges, Bernin et Champ-Près-Froges ;
- Des informations ont été publiées sur les sites internet et réseaux sociaux du SMMAG et du Département ;
- Des affiches ont annoncé la concertation, la tenue des réunions publiques et des permanences apposées dans les communes de Crolles, Bernin, Villard-Bonnot, Froges et Champ-Près-Froges ;
- Des kakémonos ont été installés dans l'accueil des mairies de Crolles, Villard-Bonnot, Froges ainsi qu'au siège de la Communauté de Communes Le Grésivaudan ;

Pour permettre l'expression du public :

- Des registres d'expression ont été mis à disposition dans les mairies de Crolles, Villard-Bonnot et Froges, et au siège de la CCLG aux jours et horaires d'ouverture ;
- Le Département et le SMMAG ont mis en place, via leur site internet, un formulaire ou une adresse mail dédiés au projet ;
- 2 réunions publiques ont été organisées, le 27 avril à Villard-Bonnot et le 10 mai à Crolles ;
- 4 permanences de techniciens se sont tenues les 25 avril, 03, 15 et 16 mai, à Villard-Bonnot, Crolles et Froges, dont une à Crolles entre 12h et 14h pour permettre la participation des actifs travaillant dans le secteur.

En synthèse, entre le 24 avril et le 19 mai 2023, les différentes rencontres de la concertation ont réuni environ 180 personnes :

- Environ 90 participants lors de la réunion publique du jeudi 27 avril à Villard-Bonnot ;
- Environ 75 participants lors de la réunion publique du mercredi 10 mai à Crolles ;
- Environ 15 participants lors des permanences.

Le dispositif de participation a permis de recueillir 143 contributions, tous modes de contribution confondus (plateforme en ligne, registres en mairie, réunions publiques).

Les participants ont ainsi pu formuler leur avis, mais aussi poser des questions sur les différents sujets évoqués, à travers 76 contributions en ligne, 8 contributions sur les registres en mairie et 59 contributions en réunions publiques.

Synthèse des enseignements de la concertation

L'analyse des contributions permet de faire ressortir plusieurs thèmes prépondérants sur lesquels le public s'est manifesté. La majorité des contributions concerne les déplacements des modes actifs. Beaucoup de contributions abordent des sujets allant au-delà du périmètre des projets soumis à la concertation.

Quatre thèmes concernent spécifiquement les modes actifs et donc la liaison inter-rives portée par le SMMAG :

- Passerelle sur l'Isère

Les observations du public concernent la position de la passerelle, ses caractéristiques et le délai de réalisation.

- Itinéraires cyclables

Les observations ont porté sur l'allongement du parcours de la liaison inter-rives, les caractéristiques géométriques du parcours, la continuité des itinéraires cyclables et la gestion de cet itinéraire pendant les travaux.

- Franchissement du diffuseur autoroutier

Les observations concernent principalement la demande d'un itinéraire plus direct entre Crolles et la gare de Brignoud en suivant la RD10, ou celle d'aménagements pour sécuriser les déplacements des piétons et cycles sur la RD10 au droit du diffuseur autoroutier avant la réalisation de la liaison inter-rives.

- Calendrier du projet

Les contributions du public mettent en évidence des attentes fortes sur la réalisation des projets. De nombreuses remarques concernent les délais trop importants pour leur mise en œuvre. Le décalage de la réalisation de la liaison inter-rives par rapport au planning annoncé initialement est mentionné plusieurs fois.

D'autres thématiques n'entrant pas dans le champ de la présente concertation ont également été identifiées sur le sujet des déplacements, comme la tarification des transports en commun et la mise en place de navettes.

En synthèse, les observations du public concernant les modes actifs confortent l'intérêt de cheminer les plus sécurisés possible. En outre, il est à noter que deux contributeurs ont présenté des projets pour une liaison plus directe entre Crolles et Brignoud pour les modes actifs.

Suites données

En synthèse, tenant compte des observations du public et des bénéfices clairs en termes de coût, d'incidences environnementales, et de calendrier, le SMMAG considère que l'intérêt du projet et de la mutualisation de l'ouvrage de franchissement de l'Isère sont confirmés.

Concernant la position de la passerelle et le franchissement du diffuseur autoroutier

Le SMMAG précise que :

- Les caractéristiques géométriques de la liaison inter-rives n'ont pas changé depuis le projet présenté en concertation en 2021, dans l'objectif de sécuriser au mieux l'itinéraire. La largeur hors ouvrages est de 5,50 m et de 5 m sur les franchissements de l'autoroute et de l'Isère. L'accessibilité des personnes à mobilité réduite est prise en compte conformément aux règles applicables. La séparation des flux piétons vélos est prévue avec 1,50 m de largeur pour les piétons et 4 m pour les cycles.
- La modification de la position de la passerelle, par rapport au projet présenté en concertation en 2021, induit un allongement du parcours d'environ 450 m soit 2 minutes en vélo pour les

usagers en direction de la gare. Pour ceux en direction du centre de Brignoud, le temps de parcours n'est pas modifié.

- Les gains environnementaux et économiques apportés grâce à la mutualisation de l'ouvrage sur l'Isère sont conséquents : ils permettent d'éviter de créer un nouvel ouvrage dans une zone naturelle.
- Les projets présentés pour proposer une liaison plus directe entre Crolles et Brignoud impactent le diffuseur autoroutier et la capacité de la RD10 en termes de gestion du trafic. Ils nécessitent pour l'un des modifications majeures par rapport aux fonctionnalités actuelles du diffuseur autoroutier et de la voirie départementale et pour l'autre des ouvrages coûteux du fait de leur longueur sous la RD10 et sur l'A41 avec un tracé qui ne répond pas à tous les besoins. Les études techniques et environnementales nécessaires pour vérifier la faisabilité de ces projets ne sont pas compatibles avec le planning projeté pour la mise en service de la liaison inter-rives.
- Le tracé retenu par le SMMAG est celui qui avait été plébiscité lors de la concertation de 2021. Il permet d'encourager le report modal pour les déplacements domicile/travail pour les 10 000 emplois du secteur d'activités de Crolles - Bernin, en favorisant l'intermodalité train+vélo. C'est un itinéraire sécurisé, qui réduit le nombre d'obstacles aux déplacements des cyclistes (feux, giratoires ...), et qui évite le caractère anxiogène de la proximité de véhicules puisqu'il est déconnecté de la RD10 et du diffuseur autoroutier.

Il convient également de rappeler la dangerosité de la traversée des bretelles autoroutières sur la RD10, ainsi que la réglementation du code de la route, qui n'autorise pas le passage des piétons sur le domaine public autoroutier concédé dont font partie les traversées des bretelles.

L'hypothèse d'une traversée par l'échangeur pour rejoindre le centre de Crolles avait été étudiée lors de la concertation précédente de 2021 sur la liaison inter-rives. Cette hypothèse, en raison de contraintes géométriques fortes, ne permettait pas la circulation sûre de tous les types de vélos, ne pouvait être élargie à 5,5m, et s'établissait à proximité d'un important trafic routier générateur d'une situation peu confortable pour les cyclistes. En outre, cette option n'a pas été plébiscitée lors de la concertation de 2021, contrairement au tracé retenu plus au Sud.

Dans ce contexte, l'itinéraire proposé dans le cadre du projet porté conjointement par le SMMAG et le Département est donc celui qui présente le plus d'avantages en termes de gain de temps de parcours, de confort et de sécurité pour les déplacements domicile / travail, domicile / études et loisirs.

Néanmoins, tenant compte des observations du public lors de la concertation, le SMMAG engagera, en lien avec le Département et la CCLG, des démarches auprès du Ministère pour demander une évolution de la réglementation en matière de traversées des bretelles autoroutières en limite de zone urbaines, afin d'envisager, à plus long terme, un axe piétons-cycles le long de la RD10. Celui-ci sera complémentaire à la liaisons inter-rives qui sera mise en service en 2026.

Concernant les continuités cyclables

Le SMMAG rappelle que la liaison inter-rives sera bien connectée aux autres aménagements cyclables prévus dans le secteur :

- En rive droite, elle se raccordera à la voie verte La Belle Via qui empruntera les digues de l'Isère entre le pont de la Bâtie et le pont de la Terrasse avec un passage sous le futur pont afin de franchir la RD10 en toute sécurité.
- En rive gauche, elle se raccordera à la piste cyclable réalisée dans le cadre du contournement routier pour la suppression du passage à niveau n°27 et également à la piste cyclable prévue en direction de la gare.
- Le franchissement de la voie ferrée s'effectuera par l'intermédiaire d'un passage souterrain au niveau de la gare avec un raccordement à la piste cyclable aménagée prochainement le long de l'avenue Robert Huant.
- D'autres itinéraires cyclables sont en cours d'études, dans le cadre du schéma directeur cycles porté par le SMMAG, afin de relier la gare de Brignoud avec le lycée de Villard-Bonnot et avec le centre de Frogès.

Pendant les travaux des différents aménagements, le Département et le SMMAG auront comme objectif d'assurer au mieux les continuités cyclables provisoires :

- La passerelle ne pourra être construite qu'une fois le nouveau pont réalisé. Pendant le temps des travaux de cette passerelle, entre la fin 2026 et mi-2027, pour ne pas bloquer la circulation des modes actifs entre les deux rives, une circulation provisoire des modes actifs sera mise en place sur le nouveau pont avec l'utilisation d'une voie bidirectionnelle de 3 m.
- La liaison entre Crolles et la Belle Via (V 63) en rive droite de l'Isère devrait être opérationnelle en 2026. A cette date la voie verte La Belle Via sera réalisée. Jusqu'à fin 2026 le franchissement de l'Isère s'effectuera dans les conditions actuelles. Entre la fin 2026 et la mi-2027 les modes actifs emprunteront provisoirement le nouveau pont. Des liaisons seront assurées en rive droite.

Concernant le calendrier

Le projet présenté à la concertation permet de préserver l'objectif de mise en service début 2026, tout en consolidant, dans le cadre d'un partenariat fort avec le Département, les différentes procédures réglementaires et environnementales qui s'imposent sur l'ensemble des projets du secteur. La mutualisation des projets du Département et du SMMAG pour le franchissement de l'Isère a un impact favorable sur le calendrier de mise en service de la liaison inter-rives pour les modes actifs du fait de la réduction des contraintes environnementales.

Le SMMAG mettra tout en œuvre pour que le projet se poursuive dans le calendrier envisagé en préservant la qualité et la sécurité de l'itinéraire attendues.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

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

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

Vu les articles L103.2 et suivants et R103.1 et suivants du Code de l'Urbanisme,

Vu la délibération de la Communauté de Communes Le Grésivaudan 2019-0100 du 28 mars 2019 sur l'appel à projet Etat : Fonds Mobilités Actives, Continuités Cyclables,

Vu la délibération du SMMAG du 25 mars 2021 actant le lancement de la première concertation préalable de mai 2021 du projet de liaison inter-rives et celle du 25 novembre 2021 actant du bilan et des suites données,

Vu les délibérations du SMMAG du 09 mars 2023 et du Conseil Départemental de l'Isère du 24 mars 2023, actant le lancement d'une concertation préalable conjointe sur le projet de pont porté par le Département et sur ses incidences sur le projet de liaison inter-rives porté par le SMMAG,

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 29 juin 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

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

21,375 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 : 5 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Rapporteur : Sylvain LAVAL

- **Délibération n°10 - Compétences obligatoires - Avis du SMMAG sur le projet de modification du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) de la Région Auvergne-Rhône-Alpes**

2DL230077

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à l'avis du SMMAG sur le projet de modification du schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires, le

SRADDET de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Cette délibération est un peu consistante, je vous prie de m'en excuser par avance. La région Rhône-Alpes-Auvergne a adopté son SRADDET Ambition Territoires 2030 en décembre 2019 et elle a présenté fin 2021 un premier bilan de la mise en œuvre de ce schéma et a acté un certain nombre d'évolutions pour, notamment, intégrer des évolutions législatives et réglementaires qui sont intervenues depuis, avec une première procédure de modification qui a été engagée en juin 2022 au sujet d'un certain nombre de thématiques, dont la gestion économe de l'espace et la lutte contre l'artificialisation des sols. Le développement et la localisation de construction logistique, de stratégie en matière aéroportuaire, de mise à jour des dispositions de la loi d'orientation des mobilités, et encore d'autres éléments dont je vous fais grâce. En date de mai 2023, la région a transmis au SMMAG, pour avis, son projet de modification de ce schéma et en tenant compte, évidemment, de la compatibilité entre le SRADDET et le futur plan de mobilité du SMMAG dont nous avons engagé l'élaboration et il est évident que le PDM devra prendre en compte les rapports d'objectif du SRADDET pour qu'ils soient compatibles. Je rappelle que la région avait déjà rendu un avis favorable sur notre projet de PDU en 2018 et que le SMTTC, en 2019, avait également rendu un avis favorable sur le projet de SRADDET, tout en demandant un certain nombre de prise en compte d'éléments que je rappelle ici. Des objectifs de pérennisation de la ligne ferroviaire Grenoble-Gap en tant que liaison interrégionale, d'ajouter dans la carte des grands projets le RER ferroviaire à l'amélioration de l'étoile ferroviaire grenobloise. L'ajout également, de projets enjeux structurant en matière de réseau routier d'intérêt régional, le RRIR, pour y intégrer notamment des itinéraires d'accès au massif et de grandes liaisons avec les territoires voisins. Force est de constater que ces éléments n'ont pas beaucoup bougé. Malheureusement, l'actualité est quelque peu redondante et il paraît pertinent que le SMMAG réitère ses demandes. J'ajoute que la loi climat et résilience et la trajectoire du zéro artificialisation net, le ZAN, modifie également le SRADDET pour y intégrer de nouvelles obligations relevant de la gestion économe de l'espace et de la lutte contre l'artificialisation des sols. Puisqu'il est prévu de réduire de moitié, à l'horizon 2031, la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers sur la décennie 2011-2021. Pour ce faire, nous avons quatre grands enjeux qui sont posés ici. Le premier enjeu est relatif à l'adaptation des infrastructures existantes ou en aménager de nouvelles, notamment à l'échelle de notre ère de mobilité grenobloise, et nous constatons qu'un certain nombre de projets qui sont décomptés sont trop restrictifs au regard des enjeux que nous avons en matière de mobilité, puisque tous les projets que nous portons sont d'envergure régionale, voire nationale pour certains sur notre territoire, et qui ne sont pas identifiés forcément comme tel dans le document. C'est la raison pour laquelle les aménagements nécessaires au RER de l'aire grenobloise et à la fiabilisation de la ligne Grenoble-Lyon ont vocation à figurer dans un décompte national. Que, de la même manière, les aménagements nécessaires au service express routier, notamment pour les liaisons-car, devraient suivre la même logique en cohérence d'ailleurs avec les enjeux qui sont identifiés sur un plan national sur cette question-là. Nul besoin de vous préciser que l'ensemble des aménagements du SMMAG, comme les parking-relais, les pôles d'échanges multimodaux, les sites propres dédiés aux transports en commun ou les liaisons cyclables, sont essentiels, et que ces aménagements devraient être déduits du plafond mobilisable d'artificialisation des sols mis à disposition des territoires. Ce n'est pas le cas. Il est important d'intégrer l'ensemble de ces éléments et des coutures aux autres offres de mobilité pour garantir une réponse sur toute la chaîne des déplacements. En conséquence, le SMMAG souhaite qu'un certain nombre d'aménagements réalisés depuis 2021 ou qui sont prévus à court, moyen ou long terme soient déduits du plafond territorial mobilisable. Je le redis : l'amélioration de la liaison ferroviaire entre Lyon et Grenoble, je ne rentre pas dans le détail, mais de tous les aménagements ferroviaires qui sont relatifs à l'étoile ferroviaire qui doivent également être pris en compte de ce plan, là aussi. L'aménagement des pôles d'échanges multimodaux autour des gares, des parcs relais, des aires de covoiturage, dans le cadre de la mise en œuvre de nos aménagements, de nos schémas directeurs et de nos aménagements sur l'ensemble de nos trois territoires. Le réaménagement complet de l'échangeur du Rondeau, l'aménagement des voies dédiées aux transports en commun et de covoiturage sur les autoroutes. L'aménagement de voies réservées pour améliorer l'attractivité du réseau de transport collectif, notamment que nous pourrions conduire sur le réseau national, je pense, notamment au réseau la RN 85 ou bien même sur des voix dans nos interco pour faciliter le passage des transports en commun. L'aménagement de pistes cyclables dans le cadre de la mise en œuvre de notre schéma directeur, et il y en a un certain nombre d'identifiées. La création d'un transport par câble entre Fontaine et Saint-Martin-le-Vinoux. Le prolongement des différentes lignes de tramways, avec des échéances évidemment différentes. L'extension du dépôt de tramways, de bus et de trams d'Eybens, tous ces éléments-là sont demandés comme à être intégrés dans le calcul du plafond. Il y a également des dispositions relatives à la loi d'orientation des mobilités qui sont mises à jour, puisque la région doit définir les bassins de mobilité en lien avec les territoires. Cette coordination se fait à

l'échelle des bassins avec l'ensemble des autorités organisatrices de mobilité. C'est totalement pertinent avec la création du SMMAG qui est dans cette logique, mais la suppression de la règle numéro dix, qui met l'accent sur la gouvernance des mobilités à l'échelle d'un bassin de vie, est assez regrettable et nous demandons que cet élément-là soit de nouveau intégré avec une coordination et une gouvernance poussées en la matière, puisque nous avons besoin d'avancer rapidement sur ces questions d'accessibilité du bassin de vie de l'aire grenobloise. J'ajoute que le troisième objectif, c'est la fiabilisation et le développement du réseau ferroviaire. Je l'ai déjà évoqué tout à l'heure, je n'y reviens pas avec tous les enjeux relatifs à l'étoile ferroviaire qu'il nous faut intégrer. Le quatrième et dernier objectif est relatif au sujet du réseau routier d'intérêt régional, (le RRIR). Notamment des itinéraires d'accès au massif et de grandes liaisons avec les territoires voisins qui sont des enjeux importants au-delà des autoroutes interurbaines et de desserte métropolitaine. Nous avons identifié ces accès comme un élément important qui était déjà rappelé dans le précédent avis, et qui doivent être intégrés au RRIR parce qu'ils sont des passages obligés pour la desserte des territoires, qu'ils ont un rôle important dans l'écoulement des flux pendulaires, notamment, avec des dimensions également touristiques et du trafic qui peut parfois être du trafic de pointe. C'est la raison pour laquelle nous demandons d'ajouter la Combe de Gières, l'ancienne RD 524, au RRIR, mais également des itinéraires d'accès à d'autres massifs, comme le massif de la Chartreuse depuis la Tronche, du Vercors depuis Seysinnet-Pariset, ainsi que l'accès vers Chamrousse depuis la RD5. Il vous est proposé d'émettre un avis favorable au projet de modification du SRADDET, sous réserve de prise en compte de l'ensemble des demandes que je viens d'énoncer dans la présente délibération. Y a-t-il des demandes d'intervention ? Monsieur Cholat ?

01:19:56

Florent Cholat: Merci beaucoup. Merci pour cette présentation très claire de cette délibération, et de ce sujet qui est éminemment complexe. On n'a passé un peu la semaine thématique dessus, puisqu'on va en reparler demain. À la métropole, on a parlé SMMAG, je sais que Dominique l'a passé au parc, au SCoT. On est tous un peu amenés à poser un avis sur cette première modification du SRADDET qui, je rappelle, est quand même une mise en conformité de la loi Climat et Résilience, ce fameux ZAN qui nous fait beaucoup parler dans tout plein d'instances et qui est au cœur d'énormément de préoccupation. Côté métropole, on a fait trois séminaires sur le sujet et je remercie vraiment les services de la métropole parce qu'on a vraiment pu travailler la question, et l'enjeu est assez énorme pour nos territoires. Autant le dire tout de suite, le SRADDET dans sa généralité, la région n'est pas complètement à la hauteur des enjeux du Zéro artificialisation nette aux ambitions de sobriété, la région répond avec des projets d'extension d'aéroports : Clermont, Le Puy-en-Velay, des projets autoroutiers, des grands projets régionaux qui sont pour beaucoup extrêmement contestables, des projets surtout en Auvergne, très peu en Isère. Je vous laisse interpréter comme vous voulez. L'avis du SMMAG, comme vous l'avez bien énoncé, il demande l'ajout de points nécessaires pour les transitions, le RER, la ligne Grenoble-Gap, les voies de bus. Tout ça a été très bien décrit et tout ça est très bien. Pour autant, l'avis du SMMAG, contrairement à d'autres avis, ne se montre pas critique sur le fond de cette modification du SRADDET. Hier, nous votions au SCoT, à l'unanimité, un avis favorable avec une liste de réserve amenant quasiment à considérer cet avis comme défavorable. Là, on a un avis qui vient poser les sujets du SMMAG, mais sans contester le fond de ce document et des arbitrages qui sont posés par le SRADDET, et en tout cas, pour nous, le compte n'y est pas dans cet avis du SMMAG et que, contrairement à d'autres avis qui ont été déposés dans d'autres instances et qui seront discutés, je trouve qu'on est un peu trop léger sur les ambitions qu'on met dessus. On va être contre cet avis, considérant l'absence de remise en cause des grands projets posés par la région.

01:22:17

Monsieur le Président Sylvain Laval: Monsieur Bejjaji ?

01:22:19

Pierre Bejjaji: Oui, en complément, c'est par rapport effectivement au vote du SCoT hier, qui a été important, à l'unanimité ça a été dit. Juste pour préciser, effectivement, le gros débat, c'est est-ce qu'il faut voter contre ou est-ce qu'il faut voter pour, avec des réserves qui permettent au commissaire enquêteur, finalement, de demander à la région de lever ces réserves pour mettre un avis favorable. Effectivement, le débat qui a été tranché au SCoT, c'est qu'il valait mieux voter pour, avec des réserves. D'ailleurs, on a même rajouté des réserves importantes hier soir, en comité syndical, notamment sur la question des grands projets structurants, puisque c'est bien le problème qui est posé. La problématique n'est pas effectivement les demandes du SMMAG, qui sont tout à fait légitimes, et qu'on partage complètement. Ce n'est pas ça la question. La question, c'est : est-ce qu'on pose comme postulat que 1 000 hectares seront réservés à des grands projets dont seul le président de région a décidé des critères d'éligibilité de la localisation, notamment, bien sûr, les trois projets

d'aéroport d'extension qui sont très contestables. La question qui est posée, et c'est l'objet du vote du SCoT hier soir, c'est de dire qu'on vote pour, mais en demandant complètement la réécriture de ces volets concernant les grands projets régionaux, et notamment demander à ce que les critères d'éligibilité soient partagés, notamment entre tous les territoires, et demander que ces critères soient posés. En quoi on peut qualifier un grand projet comme projet d'intérêt régional ? C'est pour ça qu'il me semble qu'en cohérence avec le vote du SCoT hier, on pourrait poser ces éléments. Je comprends bien la position du SMMAG, mais nous, en tant que groupe UMA, on ne peut que voter contre.

01:24:07

Monsieur le Président Sylvain Laval: Monsieur Escaron ?

01:24:10

Dominique Escaron: Merci monsieur le président, je m'associe partiellement à ce qui a été dit. Effectivement, en tout cas, la stratégie au SCoT, je parle aussi sous le contrôle de Bruno, a été clairement d'avoir une approche qui soit efficace, c'est-à-dire qu'on s'est dit que le vote contre excluait toute notion de possibilité de progrès, alors que le vote pour, sous réserve de, permettait, et historiquement, on avait fait le constat que ceux qui avaient utilisé cette stratégie avaient été gagnants en termes d'amélioration du projet initial. Ça, c'est quand même un point qui me paraît important à rappeler. Je pense qu'il faut être extrêmement attentif, parce que les volumes dont on parle, Pierre disait 1 000 hectares, mais c'est 1 500 hectares, je crois, je ne m'en rappelle plus. Mille-cinq-cents hectares, ce n'est jamais que quatre kilomètres par quatre kilomètres. Si vous vous baladez à Saint-Quentin-Fallavier, vous allez vous rendre compte que c'est absolument ridicule, les volumes. Il faut être attentif parce qu'on sort d'une période où, finalement, on n'a pas sorti de grands projets d'infrastructures qui soient aéroportuaires, de rail, de route. Parce que quand on a fait le Rondeau, on n'a pas mangé des hectares, et on part de situations qui sont relativement faibles, sur lesquelles on va diviser par deux, parce que c'est ça le principe, je crois qu'on perd 56 pour cent de surface de travail. Il faut être extrêmement attentif avec ça. Quand je vois la liste de ce que tu as rappelé en termes de besoins, ce n'est pas en quatre kilomètres par quatre kilomètres qu'on va y arriver, sachant qu'en plus, il faudra, entre guillemets, payer les gros projets qui ne sont pas quatre kilomètres par quatre kilomètres au niveau de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Après, effectivement, il y a des aéroports, il y a des tas de structures qui sont prévues, mais c'est toujours pareil. Un aéroport, c'est peut-être un hectare, une ligne de train, par exemple, ça peut être colossal en hectares. Il faut qu'on soit attentif à ces problématiques de surface, parce que je pense qu'on parle de chiffres que personne ne visualise finalement, et il faudrait quand même avoir un petit inventaire de nos ressources et de nos besoins pour voir comment ça se finit à la fin de l'histoire. Sur l'ensemble des observations qui sont proposées, je pense que ça me paraît intéressant de mettre le paquet là-dessus, justement pour que notre, entre guillemets, voix puisse peser sur le texte final.

01:26:51

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

01:26:54

Laurent Thoviste: Oui, merci, je suis un peu comme Dominique, c'est-à-dire que je ne comprends pas bien la position du groupe UMA, parce qu'effectivement nous, en commission à la métro, on avait dit qu'on ne comprend pas pourquoi vous donnez un avis favorable, alors que l'essentiel du texte dit que ce n'est pas bien. On a discuté effectivement et ce qu'a rappelé Dominique, on est capable de l'entendre c'est-à-dire qu'il vaut mieux donner un avis favorable avec pas mal de réserves. J'en discutais encore avec Pierre Bejjaji. Cette logique-là, on donne un avis favorable avec pas mal de réserves pour ne pas être exclus du débat et demander au commissaire enquêteur de lever les réserves. Dans cette logique-là, effectivement, ce qu'on rappelle dans la délibération du SMMAG, ce sont toutes des choses, me semble-t-il, sur lesquelles on est attachés. Je ne comprends pas le vote contre, parce que le vote contre, ok, mais je ne pense pas que le commissaire enquêteur va aller se plonger dans les PV du SMMAG pour voir qu'on a voté contre, parce qu'on pensait que ça n'allait pas assez loin. Le vote contre, ça va être perçu comme votre contre l'avis du SMMAG qui demande de lever les réserves. Je ne vois pas bien l'intérêt, excusez-moi, mais il faut être cohérent. Si on dit qu'on émet un avis favorable avec pas mal de réserves, peut-être qu'on aurait pu dans l'avis du SMMAG, rajouter des réserves. Ça ne me semble pas essentiel. Ce qui me semble essentiel, c'est que les points sur lesquels on est tous d'accord, me semble-t-il, ici, pour insister, ils sont listés là-dedans, c'est que ces points soient pris en compte. Dans ces stratégies-là, je ne perçois pas l'intérêt d'un vote contre. Après, est-ce qu'il faut remettre les réserves, parce qu'il faut se méfier quand même. On est tous conseillers municipaux, maires, ce qui compte, c'est après en avoir délibéré. Moi, j'ai pour

habitude, dans ma commune, de mettre les réserves après en avoir délibéré, et pas dans le corps du texte. Est-ce qu'il faut les rappeler de manière plus systématique, pourquoi pas ? Mais, je ne vois pas l'intérêt politiquement, de voter contre une délibération sur laquelle, me semble-t-il, on est tous d'accord.

01:29:13

Monsieur le Président Sylvain Laval: Monsieur le président Cattin ?

01:29:16

Bruno Cattin: Oui, moi, je vais redire un peu l'esprit du SCoT hier, c'est-à-dire qu'on a eu un débat, et effectivement, donner un avis défavorable, c'est un peu enterrer le dossier et personne n'ira voir dedans pour quelles raisons on vote de manière défavorable. Alors qu'avoir un vote favorable, ça va permettre de mettre en avant un certain nombre de réserves, et je crois qu'il faut effectivement qu'on mette des réserves, notamment pour que tous les projets qui ont été évoqués soient intégrés dans le plafond. Ça me paraît quelque chose de prioritaire et d'important.

01:29:53

Monsieur le Président Sylvain Laval: Monsieur le président Baile ?

01:30:03

Henri Baile: Oui, je ne veux pas être redondant avec ce qui a été dit, mais je m'associe complètement à ce que disaient Bruno, Dominique et les autres. Je ne vois pas du tout l'intérêt de voter contre ce type de délibération. Il vaut mieux être constructif et rester autour de la table pour discuter plutôt que de s'en abstraire pour un vote contre qui serait rédhibitoire.

01:30:28

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Monsieur Bejjaji ?

01:30:31

Pierre Bejjaji: Oui, pour bien expliquer la position, le sujet et on est bien dans le cœur des mobilités aussi, puisque le sujet, comme l'a très bien expliqué Dominique, c'est que la région se réserve 1 000 hectares. Après, il y a 500 hectares complémentaires dont on ne sait pas ce que c'est vraiment, des projets des territoires, mais il y a 1 000 hectares qui sont réservés, d'ores et déjà, et amputés de notre droit au niveau de la grande région grenobloise, pour des projets d'intérêt dits "régional" dont on ne sait pas quels ont été les critères de choix. Au SCoT, hier, pourquoi on a voté pour, avec réserve ? C'est parce que, justement, on portait dans la délibération, à la fois dans le texte, mais aussi dans des divers. Cette réserve sur ces 1 000 hectares qui ont été décidés, et notamment, on est au cœur du sujet des mobilités, pour des extensions d'aéroport. Extensions d'aéroport du Puy-en-Velay, par exemple, où on met 4 heures 30 en train pour aller du Puy-en-Velay à Paris. C'est bien pour poser le débat, et notre vote contre, c'est par rapport au fait que l'on ne met pas en avant ce point. Après, on est prêt, si, éventuellement, on pouvait se coordonner, mais je ne sais pas si on a le timing. Je ne sais pas quel est le timing pour rendre un avis avec la délibération du SCoT hier soir, notre vote pourrait changer, mais en l'état actuel du délibéré, on ne peut pas voter pour.

01:31:58

Monsieur le Président Sylvain Laval: Madame la vice-présidente Anne Gérin ?

01:31:59

Anne Gérin: Oui, merci. J'entends les remarques que vous portez sur le schéma global du SRADDET de la région, et notamment sur les enjeux aéroportuaires. Pour autant, aujourd'hui, nous devons délibérer, au titre du SMMAG, de notre territoire, de ce que nous portons, et le débat que vous portez, c'est un débat qui a certainement eu lieu à la région et qui a été tranché. On ne va pas refaire le débat de la région.

01:32:33

Monsieur le Président Sylvain Laval: Madame Belair.

01:32:34

Margot Belair: Très rapidement, parce que Pierre s'est exprimé sur le fond. Des fois, j'ai l'impression qu'on ne se comprend pas bien. On aurait pu voter un avis pour, avec des réserves. Aujourd'hui, ce qu'on dit, c'est que dans l'avis du SMMAG qui nous est proposé à la délibération, il n'y a pas les réserves qu'on a pu retrouver hier au SCoT et qui, pour nous, nous semblent importantes, de transmettre en tant qu'organisme qu'est le SMMAG sur cet avis-là. Notre vote contre, bien sûr qu'il ne va pas être lu, monsieur Thoviste, par l'enquêteur public. Ce n'est pas le propos. Le propos, c'est que nous, en tant que membres de ce conseil, on s'exprime défavorablement vis-à-vis de la délibération

qui est portée par le SMMAG. Après, on aurait pu la retravailler collectivement, nous, pouvoir apporter aussi des réserves, pouvoir adapter cette délibération. On aurait pu la voter pour, comme hier, avec un avis favorable avec réserve. Ce qu'on dit juste, c'est qu'en l'état, les réserves qui sont dans cette délibération, on ne souhaite pas la voter, parce que ça, pour nous, ça manque. C'est pour qu'on se comprenne un peu mieux, parce que, des fois, j'ai l'impression qu'on a un peu de mal.

01:33:55

Monsieur le Président Sylvain Laval: En tout cas, madame Belair, si vous souhaitez effectivement un travail de collaboration préalable, il faut aussi l'indiquer dans les délais, puisqu'on ne peut pas sortir ça en séance publique, alors que ce sujet peut être discuté en amont. Puis, je crois que c'est important ce qu'a dit madame Gérin, c'est que nous sommes, ici, au SMMAG quand même, une structure un peu particulière. Nous sommes un syndicat de mobilité qui est composé de plusieurs territoires qui ont des niveaux d'intégration différents, et nous sommes, d'une certaine manière, l'institution de troisième rang au troisième degré. Les débats politiques qui ont leur place partout, ils sont tout à fait nobles et chacun défend ses positions. Je ne crois pas que ce soit l'objet ce matin-là de venir se substituer à d'autres instances. Je crois qu'il y aura des débats au sein de l'hémicycle de la métropole demain qui pourront faire l'objet de prises de position également des uns et des autres. Aujourd'hui, nous sommes ici dans une structure territoriale des différents niveaux d'intégration et effectivement, aujourd'hui, nous répondons à la question qu'on nous pose. C'est déjà pas mal. On peut dire qu'on peut rajouter d'autres choses qu'on ne nous demande pas, mais ce n'est peut-être pas forcément le meilleur lieu pour cela. Chacun a son opinion sur cette question-là, nous mettons quand même des réserves sur les sujets qui nous concernent directement. Nous ne disons pas que tout va bien et que tout est formidable. Appeler à plus de coordinations avec d'autres instances, je n'y suis pas fermé, mais ça veut dire que ce travail, il aurait dû être opéré préalablement. On ne peut pas comme ça, dans l'instant, changer les choses. En tout cas, sur les questions qui nous concernent, nous avons une position qui est très claire. Nous rappelons d'ailleurs que ces éléments avaient déjà été posés dans le précédent avis, qu'ils n'ont pas été forcément pris en compte. Nous le rappelons à nouveau et nous y ajoutons les sujets nouveaux qui sont apparus depuis. En tout cas, il me semble que le SMMAG joue son rôle sur les questions qui le concernent. S'il doit y avoir des prises de position complémentaires, vous aurez évidemment l'occasion de les exprimer. Vous l'avez fait ce matin et vous le ferez certainement ailleurs. Je propose de mettre aux voix cet avis. Y a-t-il des oppositions ? J'en vois quatre. Des abstentions ? Le reste étant pour, c'est adopté. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

La Région Auvergne-Rhône-Alpes a adopté son SRADDET « Ambition Territoires 2030 » par délibération du 19 décembre 2019. Elle a présenté fin 2021 un premier bilan de la mise en œuvre du schéma, et a acté à cette occasion la nécessaire évolution du document, afin d'intégrer les évolutions législatives et réglementaires intervenues depuis son adoption. La Région a ainsi engagé la première procédure de modification du schéma lors de l'Assemblée plénière le 29 juin 2022. Cette procédure concerne les domaines suivants : la gestion économe de l'espace et la lutte contre l'artificialisation des sols ; le développement et la localisation des constructions logistiques ; la stratégie en matière aéroportuaire ; la mise à jour des dispositions anticipées de la Loi d'orientations des mobilités ; la prévention et la gestion des déchets et enfin l'intégration de documents de rang supérieur ayant évolué.

Par courrier en date du 3 mai 2023, reçu le 15 mai 2023, la Région a transmis au SMMAG, pour avis, le projet de modification de SRADDET. Le contenu de ce projet a été examiné attentivement, tenant compte du rapport de compatibilité entre le SRADDET et le futur Plan de Mobilité (PDM) dont le SMMAG a engagé l'élaboration. Le PDM devra en effet prendre en compte le « rapport d'objectifs » du SRADDET et être compatible avec son « fascicule des règles ».

Il convient de rappeler que la cohérence avait été assurée entre le PDU de l'agglomération grenobloise et le SRADDET, élaborés dans un calendrier proche et adoptés tous deux en 2019. La Région avait d'ailleurs rendu un avis favorable sur le projet de PDU, par courrier du 6 août 2018. Par délibération du 11 juillet 2019, le SMTC avait également rendu un avis favorable sur le projet de SRADDET soumis par la Région, tout en demandant que soient pris en compte les points suivants :

- L'affirmation, dans le rapport d'objectifs du SRADDET, de l'objectif de pérennisation de la ligne ferroviaire Grenoble-Gap et la modification des cartes du SRADDET sur le ferroviaire pour bien afficher cette liaison interrégionale ;

- La modification de l'annexe cartographique du SRADDET sur la « carte des grands projets de liaisons suprarégionales » pour y inscrire le projet de « RER » ferroviaire et l'amélioration de l'étoile ferroviaire grenobloise ;
- L'ajout, à la liste des projets à enjeux structurants pour le développement régional listés dans la règle 9 du fascicule des règles, des infrastructures et équipements nécessaires à l'amélioration du fonctionnement de l'étoile ferroviaire grenobloise et à la réalisation du « RER » ferroviaire grenoblois ;
- Des modifications d'itinéraires inscrits au réseau routier d'intérêt régional (RRIR), pour y intégrer notamment les itinéraires d'accès aux massifs et de grande liaison avec les territoires voisins.

Le SMMAG réitère ces demandes, qui sont toujours d'actualité au regard du contexte et à la lecture du projet de SRADDET modifié. Elles sont rappelées ci-après en points 3 et 4.

S'agissant du volet foncier de la loi Climat et Résilience et de la trajectoire « Zéro Artificialisation Nette », la modification du SRADDET vise à intégrer les nouvelles obligations relevant de la gestion économe de l'espace et de la lutte contre l'artificialisation des sols, qui imposent d'atteindre le Zéro Artificialisation Nette en 2050 et pour cela, de réduire de moitié à horizon 2031, la consommation d'Espaces Naturels Agricoles et Forestiers (ENAF) mesurée sur la décennie 2011-2021.

1. Prise en compte des enjeux de mobilité de l'aire grenobloise, nécessitant d'adapter des infrastructures existantes ou d'en aménager de nouvelles

Le SRADDET aboutit à la définition d'un objectif chiffré de réduction du rythme de consommation d'ENAF et d'un plafond mobilisable en hectares à horizon 2031, spécifiques à chaque territoire. La trajectoire est définie en décomptant les projets d'envergure nationale (liste non encore communiquée par l'Etat), et en déduisant du plafond mobilisable mis à disposition des territoires la consommation d'espace induite par les projets suivants identifiés dans la règle n°9 du SRADDET :

- Les projets sous maîtrise d'ouvrage directe Région,
- Les parcs d'activités économiques d'intérêt régional donnant priorité à la reconquête industrielle et intégrant la Région à leur gouvernance,
- Le projet de développement économique porté par le futur syndicat mixte ouvert de la Plaine Saint Exupéry,
- Les projets d'aménagement des plateformes aéroportuaires de Clermont-Ferrand et du Puy-en-Velay,
- Les projets de reconquête industrielle dûment identifiés par la Région.

Cette liste de projet décomptés semble trop restrictive au regard des enjeux de transition dans le domaine des mobilités. Le SMMAG relève que de nombreux projets d'envergure régionale voire nationale prévus sur le territoire de l'aire grenobloise ne sont pas identifiés au titre des projets majeurs régionaux. Pourtant, ils sont essentiels à l'atteinte des objectifs du SRADDET.

En outre, l'ensemble des aménagements nécessaires au RER de l'aire grenobloise et à la fiabilisation de la ligne Lyon-Grenoble a vocation à figurer au décompte national.

Les aménagements nécessaires aux services express routiers, qui complètent l'offre autour des grandes métropoles, devraient suivre la même logique, en cohérence avec les enjeux identifiés au plan national (rapport du Conseil d'orientation des infrastructures, proposition de loi sur les services express régionaux métropolitains).

Le SMMAG développe une politique volontariste pour renforcer l'attractivité des modes de déplacements alternatifs à l'usage individuel de la voiture, et contribuer à la réduction des émissions de polluants atmosphérique et de gaz à effet de serre. Les projets développés dans l'aire grenobloise sont donc primordiaux pour contribuer à l'atteinte des objectifs du SRADDET.

Cette politique volontariste du SMMAG se traduit notamment par des aménagements de parcs-relais, de pôles d'échanges multimodaux, de sites propres dédiés aux transports en commun, et de liaisons cyclables. Ces aménagements sont essentiels également pour les usagers du réseau Cars Région,

dont ils contribuent à améliorer l'attractivité. Il y a donc un fort enjeu à ce que ces aménagements soient déduits du plafond mobilisable d'artificialisation des sols mis à disposition des territoires.

En particulier, dans le cadre de la mise en œuvre de son schéma directeur des parcs-relais et aires de covoiturage, dont les principes ont été actés par délibération du 2 février 2023, le SMMAG prévoit de faciliter le rabattement vers les transports en commun et le covoiturage en améliorant le fonctionnement et en augmentant les capacités en parcs-relais. Dans le contexte de l'instauration de la Zone à Faibles Emissions, cette augmentation des capacités de rabattement est particulièrement importante pour la mobilité quotidienne des habitants de l'aire grenobloise. Si le réseau structurant, à l'échelle l'aire grenobloise, s'appuie sur les services express ferroviaire et routiers, l'irrigation sur l'ensemble du bassin de mobilité – enjeu bien identifié au SRADDET - doit intégrer l'articulation « sans couture » aux autres offres de mobilité, afin de garantir une réponse sur toute la chaîne des déplacements.

La règle n°15 du SRADDET, précisant que « *les emprises foncières nécessaires à la création ou à l'aménagement des pôles d'échanges d'intérêt régional seront comptabilisées dans le plafond mobilisable (en hectares) attribué aux territoires dans lesquels ces pôles seront réalisés* », risque de compromettre la faisabilité des aménagements indispensables pour développer les mobilités alternatives à l'usage de la voiture individuelle.

Le SMMAG souhaite donc que les aménagements ci-dessous, réalisés depuis 2021 ou prévus à court, moyen et long terme, soient déduits du plafond territorial mobilisable :

- Amélioration de la liaison ferroviaire entre Lyon et Grenoble, nécessitant des aménagements sur la branche nord-ouest de l'étoile ferroviaire, et mise en place d'un Service express régional métropolitain sur l'ensemble des branches de l'étoile :
 - o Pour l'amélioration de la liaison vers Lyon et Paris, et le renforcement de la desserte périurbaine entre Rives et Grenoble : le doublement des voies et la suppression de passages à niveau entre Grenoble et Voreppe, l'aménagement de la convergence de Moirans et l'augmentation de capacité en gare de Grenoble,
 - o Pour le renforcement de la desserte périurbaine entre Grenoble et Brignoud : l'aménagement du terminus périurbain de Brignoud,
 - o Pour le renforcement de la desserte périurbaine au sud de la métropole grenobloise, le doublement des voies entre Pont-de-Claix et Champagnier ;
- Aménagement (création ou extension) de pôles d'échanges multimodaux autour des gares, de parcs-relais et aires de covoiturage, dans le cadre de la mise en œuvre du schéma directeur des parcs-relais et aires de covoiturage dont les principes ont été adoptés par délibération du SMMAG du 2 février 2023, avec notamment :
 - o Sur le territoire de la Métropole grenobloise, à Domène (projet de création d'une halte ferroviaire), Pont-de-Claix (projet de déplacement de la halte ferroviaire), Vizille et Saint-Georges-de-Commiers,
 - o Sur le territoire du Grésivaudan, à Champ-près-Froges, Saint-Ismier, Brignoud, Goncelin, Tencin, La Buissonnière, Pontcharra,
 - o Sur le territoire du Voironnais, à Voreppe, La Buisse, Moirans-Champfeuillet, Coublevie et Chirens.
- Réaménagement complet de l'échangeur du Rondeau ;
- Aménagement de voies dédiées aux transports en commun et au covoiturage sur l'A480 sud et sur l'A1 (sous maîtrise d'ouvrage AREA) ;
- Aménagements de voies réservées visant à améliorer l'attractivité des réseaux de transport collectif y compris Cars Région, avec notamment les liaisons entre Pont-de-Claix et Vizille et entre Meylan et Montbonnot ;
- Aménagements de pistes cyclables dans le cadre de la mise en œuvre du schéma directeur cyclable, notamment :
 - o Sur le territoire de la Métropole grenobloise, extension du réseau chronovélo, en particulier entre Champagnier et Vizille, en lien avec la voie verte V64,
 - o Sur le territoire du Grésivaudan, aménagement de liaisons cyclables interrives, telles que la liaison entre la zone d'activités de Crolles-Bernin et la gare de Brignoud en lien avec la voie verte V63 ;

- Création d'un transport par câble entre Fontaine, Grenoble, Sassenage et Saint-Martin-le-Vinoux ;
- Prolongement des lignes de tramway E au sud vers Pont-de-Claix, D au sud-ouest vers Grand'Place et A au nord vers Sassenage, dont les études sont lancées conformément à la délibération du SMMAG du 11 mai 2023 ;
- Extension du dépôt tramways et bus M'TAG d'Eybens, nécessaire dans le cadre du renouvellement obligatoire du matériel roulant face aux obligations de transition énergétique du parc.

2. Remarques sur la mise à jour des dispositions anticipées de la Loi d'Orientation des Mobilités

Le SRADDET avait anticipé la promulgation de la LOM en décembre 2019. Les modifications proposées sont des ajustements, à l'exception notable de la proposition de supprimer la règle n°10 - qui concerne la mise en œuvre des bassins de mobilité et la proposition d'un cadre de gouvernance - au motif de sa redondance avec la loi.

La LOM a en effet précisé le chef-de-filât de la Région en matière de coordination des mobilités, chef-de-filât issu de la loi MAPTAM de 2014, en introduisant la notion de bassins de mobilité et de contrats opérationnels de mobilité.

La Région doit ainsi définir des bassins de mobilité en lien avec les territoires, en premier lieu le Département, les Autorités organisatrices de mobilité et les autres intercommunalités sur le territoire desquelles la Région est autorité organisatrice de la mobilité. La Région doit ensuite animer cette coordination à l'échelle des bassins, avec l'ensemble des AOM et des gestionnaires d'infrastructures, au travers de « contrats » ciblant la mobilité du quotidien :

- Création et fonctionnement des pôles d'échanges ;
- Articulation des horaires, tarifications, billettiques, informations, accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ;
- Gestion commune des situations dégradées (intempéries...).

Quatre ans après la loi, l'intérêt d'une coordination pragmatique, avec les bons acteurs et à la bonne échelle, est encore accrue par le contexte social, énergétique et réglementaire (mise en place des Zones à Faibles Emissions).

C'est bien le sens de la création du syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise, le SMMAG, réunissant la Métropole, le Département de l'Isère, la communauté de communes Le Grésivaudan et la communauté d'agglomération du Pays Voironnais. Le SMMAG poursuit ainsi une politique volontariste, se traduisant notamment par le renforcement des alternatives à l'usage individuel de la voiture (transports en commun, pôles d'échanges, schéma directeur cyclable, services de covoiturage, autopartage...), l'accompagnement au changement de comportement (conseil en mobilité, information multimodale...), ou encore l'harmonisation de la tarification...

Le SMMAG développe également des coopérations au-delà de son territoire, par exemple avec la communauté de communes du massif du Vercors sur des lignes de covoiturage à haut niveau de service.

La suppression de la règle n°10, qui mettait l'accent sur la gouvernance des mobilités à l'échelle d'un bassin de vie, est donc regrettable. Certes, la Région prévoit de définir la carte des bassins de mobilité courant 2023 et a consulté les territoires. Dans ce cadre, le SMMAG a confirmé son attachement au bassin de mobilité à 11 EPCI du Sud-Isère. Il se félicite de la mise en place prochaine des bassins de mobilité.

Le SMMAG demande désormais à avancer rapidement sur ces questions essentielles que sont l'accessibilité et la grande accessibilité du bassin de vie de l'aire grenobloise.

3. Modifications demandées concernant la fiabilisation et le développement du réseau ferroviaire

La fiabilisation et l'amélioration des dessertes ferroviaires sont des enjeux fondamentaux pour le bassin de mobilité grenoblois, le réseau ferroviaire ayant vocation à constituer l'armature du réseau de transports collectifs.

Le RER de l'aire grenobloise, la fiabilisation et l'amélioration du temps de parcours entre Lyon et Grenoble figurent bien parmi les objectifs affichés au sein du SRADDET.

Le SMMAG rappelle ici son attachement et son engagement depuis des années sur ces projets. Il se félicite du travail partenarial engagé depuis 2018 avec l'Etat, la Région, le Département de l'Isère, Grenoble-Alpes Métropole, la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais et la Communauté de Communes Le Grésivaudan.

Le RER de l'aire grenobloise est désormais bien identifié dans les priorités nationales. La maturité de la démarche, la dynamique collégiale fédérant acteurs publics et privés, les perspectives économiques du territoire, en font un projet qui pourrait être pilote dans la mise en œuvre concrète des services express régionaux métropolitains.

Ainsi, dans la continuité de l'avis exprimé par le SMTC en 2019 sur le projet de SRADDET, et constatant que cette remarque n'a pas été suffisamment prise en compte, le SMMAG rappelle qu'il convient d'ajouter, à la liste des projets à enjeux structurants pour le développement régional (règle 9 du fascicule des règles), les infrastructures et équipements nécessaires à l'amélioration du fonctionnement de l'étoile ferroviaire grenobloise et à la réalisation du « RER » ferroviaire grenoblois.

Par ailleurs, au sein de l'objectif stratégique 6 du projet de SRADDET, la Région exprime l'ambition de développer « *des programmes de coopération interrégionales dans les domaines de la mobilité, de l'environnement et de l'aménagement* » (objectif 6.1). La Région indique qu'elle travaille étroitement avec ses régions voisines pour le suivi des liaisons TER interrégionales.

Dans la continuité de l'avis exprimé par le SMTC en 2019, et constatant que cette remarque n'a pas été suffisamment prise en compte, le SMMAG réitère la demande de faire apparaître explicitement l'objectif de pérennisation de la ligne des Alpes dans le rapport d'objectif et l'annexe cartographique du SRADDET. Il est rappelé que la pérennisation de la ligne ferroviaire Grenoble-Gap est un préalable au développement de l'offre sur la branche sud de l'étoile grenobloise. Le SMMAG souhaite donc que soit complétée la formulation en affirmant explicitement, en pages 168-169 du projet de modification SRADDET, l'objectif de pérennisation de la ligne ferroviaire Grenoble-Gap.

4. Modifications demandées concernant les itinéraires identifiés pour le réseau routier d'intérêt régional (RRIR)

Dans le PDU de l'agglomération grenobloise approuvé le 19 novembre 2019, une typologie fonctionnelle des voies de circulation a été définie. Cette typologie met notamment en exergue les « itinéraires d'accès aux massifs et de grande liaison avec les territoires voisins ».

En plus des autoroutes interurbaines et de desserte métropolitaine, ainsi que du boulevard périphérique métropolitain qui sont bien identifiés dans le SRADDET, ces itinéraires d'accès aux massifs et de grande liaison avec les territoires voisins devraient tous également faire partie du RRIR. En effet, ce sont des « passages obligés » pour la desserte des territoires voisins et des massifs ou en alternative aux sections autoroutières payantes. Ils présentent un intérêt à l'échelle régionale, voire inter-régionale, car ils jouent un rôle important dans l'écoulement des flux pendulaires et touristiques liés aux massifs, avec notamment d'importantes pointes de trafic quotidiennes et saisonnières.

Ainsi, dans la continuité de l'avis exprimé par le SMTC en 2019, et constatant que cette remarque n'a pas été suffisamment prise en compte, le SMMAG rappelle qu'il convient d'intégrer les modifications demandées à la règle n°13 du projet de modification du SRADDET :

- Ajouter la combe de Gières (RD524) au RRIR : le rapport d'objectifs du SRADDET, en page 154, intègre bien la combe de Gières, au vu du schéma des liaisons d'intérêt régional tous modes, or cela n'est pas traduit dans les règles du SRADDET. Cet itinéraire est un itinéraire d'accès aux massifs et de grande liaison avec les territoires voisins, identifié comme tel au sein du PDU ;

- Ajouter au RRIR les autres axes identifiés dans le PDU en tant qu'itinéraires d'accès aux massifs et de grande liaison avec les territoires voisins : les accès aux massifs de la Chartreuse depuis La Tronche, du Vercors depuis Seyssinet-Pariset, ainsi que l'accès vers Chamrousse depuis la RD5.

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 11 juillet 2019 approuvant l'avis du SMTC sur le projet de SRADDET de la Région Auvergne-Rhône-Alpes,
 Vu la délibération du SMTC du 7 novembre 2019 approuvant le PDU de l'agglomération grenobloise,
 Vu la délibération du SMMAG du 14 avril 2022 validant le lancement de l'élaboration d'un nouveau Plan de Mobilité,
 Vu la délibération du SMMAG du 2 février 2023 validant la stratégie et les principes d'actions du schéma directeur des parcs-relais et aires de covoiturage,
 Vu la délibération du SMMAG du 11 mai 2023 dressant les perspectives d'évolution du réseau de tramway,

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 29 juin 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Emet un avis favorable au projet de modification du SRADDET, sous réserve de prise en compte des demandes de compléments et évolutions exprimées dans la présente délibération.

*20 voix pour - pour 4 contre (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Alban ROSA)
 Grenoble-Alpes Métropole : 11 voix pour 4 contre (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Alban ROSA)*

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

Département de l'Isère : 2 voix pour

Conclusions adoptées

Rapporteur : Coralie BOURDELAIN

- **Délibération n°11 - Mobilités urbaines - Tarification des réseaux de transports du SMMAG et du service MVélo+ : modalités d'accès des étudiants à la tarification solidaire, actualisation des prix**

2DL230071

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante est relative à la tarification des réseaux de transport du SMMAG et du service MVélo+, avec des modalités d'accès des étudiants à la tarification solidaire et l'actualisation des prix. La parole est à la vice-présidente Coralie Bourdelain.

01:36:19

Coralie Bourdelain: Oui, merci. On vous propose de prendre une délibération aujourd'hui dans le cadre de nos travaux sur la tarification solidaire et, plus particulièrement, aujourd'hui concernant la tarification solidaire des étudiants. On a mené un travail dans le cadre de notre groupe de travail avec le CROUS. Les étudiants ont évidemment accès à la tarification solidaire comme tout un chacun. Jusqu'à maintenant, on se basait sur le quotient familial, sachant qu'à partir de 2023, étant donné que les aides au logement ne sont plus dépendantes des revenus, la CAF ne va plus calculer le QF pour les étudiants, ce qui va compliquer leur accès à cette information. Afin de simplifier les démarches pour les étudiants et après un travail, bien évidemment, avec le CROUS, on vous propose d'utiliser comme référentiel pour leur attribuer les tarifications solidaires, le critère de bourse. Sachant qu'il y a huit échelons de bourse, de zéro à sept, que sur la métropole, on dénombre 16 200 boursiers sur 42 000 étudiants. Par ailleurs, certains étudiants qui peuvent se trouver en rupture familiale et donc ne pas pouvoir produire des justificatifs de revenus sont, par ailleurs, aidés par le CROUS qui leur apporte une aide annuelle spécifique pour étudiant en situation d'autonomie qui sont calés sur les mêmes critères que les bourses sur critères sociaux. Ça concerne également 280 étudiants. On vous

propose que les bénéficiaires des échelons six et sept de la bourse pourraient bénéficier du tarif Pastel 1, ceux qui bénéficiaient des échelons quatre et cinq du Pastel 2 et ceux des échelons deux et trois du Pastel 3. Les échelons 0 bis et 1, qui correspondent à des niveaux de revenu supérieur au plafond de la tarification solidaire, ne seraient pas concernés. Je rappelle, pour mémoire, que l'attribution des bourses prennent en compte non seulement les revenus, mais également le nombre d'étudiants dans la fratrie et l'éloignement également de l'étudiant par rapport au domicile de ses parents. Pour le réseau TouGo, les bénéficiaires six et sept pourraient bénéficier du tarif QF4. Ceux des échelons quatre et cinq, du QF3, et ceux des échelons deux et trois, du QF2. Qu'est-ce que je vous dis d'autres ? Jusqu'à maintenant, les critères d'attribution de ces tarifications solidaires étaient mensuels, puisque le QF pouvait bouger. Là, il est proposé, comme pour les aides qui sont proposées pour les plus de 65 ans, de passer à un achat d'un abonnement annuel, ce qui simplifiera aussi grandement l'accès à ces critères sociaux pour les étudiants. Ça, ça concerne la tarification solidaire des étudiants. Ensuite, concernant l'actualisation de la grille tarifaire pour le réseau M TAG en septembre 2023, le contrat d'OSP prévoit que la grille tarifaire soit actualisée à l'inflation chaque année en septembre. On prévoit une inflation de 4,2 pour cent en 2023. Il est proposé d'actualiser les tarifs au niveau de l'inflation à l'exception des tarifs solidaires qui sont maintenus. La grille tarifaire était annexée à cette délibération et l'actualisation pondérée à l'ensemble de la grille tarifaire s'élève à 4,1 pour cent. L'actualisation de la grille tarifaire pour le réseau TouGo à partir de septembre 2023. Depuis janvier 2023, le titre annuel cinq-dix ans est un titre commun au réseau M TAG et M TouGo. Le titre cinq-dix ans est actualisé sur M TAG. Il faut également l'actualiser sur M TouGo, il passera de 42,50 à 44,30. Le tarif du passe scolaire est identique au tarif de l'abonnement annuel cinq-dix ans. Par cohérence, on proposera ce même tarif. Le reste de la grille demeurera inchangé. Concernant la grille Mvélo+, la tarification des services Mvélo+ propose des tarifs solidaires pour les personnes ayant un QF inférieur ou égal à 755, le plafond de la tarification solidaire du réseau M TAG. Afin d'harmoniser les pratiques, il est proposé que le tarif solidaire soit accordé aux étudiants bénéficiaires de bourses universitaires sur critères sociaux deux à sept, les étudiants bénéficiaires d'une aide annuelle spécifique, l'ASAA du CROUS et aux étudiants non boursiers bénéficiant du repas à 1 euro. Ça, d'ailleurs, j'ai dû oublier de le mentionner, mais les étudiants qui ont droit au repas à 1 euro ont droit également à la tarification solidaire sur le réseau M TAG. Concernant l'amende pour absence de titres sur le réseau M TAG, il est proposé pour simplifier, entre autres, le paiement immédiat, de le ramener à 60 euros pour avoir un prix rond au lieu des, si je ne dis pas de bêtises, 61, me semble-t-il. Oui, c'est ça, je crois que j'ai terminé.

01:41:49

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

01:41:56

Margot Belair: Oui, en effet, merci beaucoup pour cette présentation issue d'un groupe de travail tarification qui avait bien reçu la directrice du CROUS. On avait pu étudier cette proposition. Aujourd'hui, mon intervention et celle de mes camarades ne remettent pas en cause le fond de la délibération. Il s'agit simplement d'exprimer la nécessité de prendre en compte les cas particuliers auxquels les étudiants peuvent faire face s'ils sont en situation de rupture familiale ou de différences de revenus significatifs entre ce qui leur reste à vivre et ce que leurs parents ont, puisqu'aujourd'hui le calcul de la bourse du CROUS est fait sur les revenus des parents. Nous savons que le CROUS a des accompagnements spécifiques pour ses étudiants en particulier, mais on sait aussi, et ce sont des choses qui sont régulièrement remontées par des différents syndicats étudiants de tout bord, que ces dispositifs peuvent être un peu long, peuvent prendre du temps. Dans cette mesure-là, on souhaite quand même insister sur notre orientation, est-ce qu'ils doivent nous guider au SMMAG, c'est de permettre aussi l'autonomisation des étudiants et de pouvoir aussi intégrer d'autres dispositifs qui permettent aux étudiants d'accéder à la tarification solidaire quand ils sont dans des cas spécifiques, typiquement de rupture familiale. Pour cela, on vous a proposé un amendement qu'on a envoyé hier et qui demande tout simplement que soit étudiée, au sein du groupe de travail tarification, la possibilité d'intégrer aux justificatifs de tarification solidaire d'autres dispositifs. On a notamment travaillé avec Céline Deslattes, qui est vice-présidente en charge de la jeunesse et de l'insertion à la métropole, sur des fonds d'aide aux jeunes, des programmes spécifiques qui pourraient permettre d'accepter, en tarification solidaire, des jeunes qui ne sont pas forcément sous les revenus de leurs parents et de permettre aux 18-24 ans, aux jeunes en situation de rupture familiale, d'accéder à ces tarifs selon leurs propres revenus. C'est important pour nous que ça soit aussi inscrit dans cette délibération, parce que ça doit nous animer de prendre soin et de faire attention à toutes ces situations-là qui peuvent être particulières, même si elles ne sont pas forcément la majorité, et je pense que ça serait

intéressant qu'on puisse travailler ça en GT tarification. Voilà le sens de notre amendement qui prolonge un petit peu ce qui nous est présenté pour aller vers la prise en compte des situations spécifiques qui sont une réalité, malheureusement, de plus en plus quotidiennes pour certains étudiants et étudiantes.

01:44:48

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci, est-ce qu'il y a d'autres demandes de prise de parole, je n'en vois pas. Moi, je voudrais revenir sur cette délibération parce qu'elle est importante. Je crois que ça mérite, effectivement, qu'on salue cette mesure qui, comme cela a été dit, s'est fait en collaboration avec le CROUS qui est venu nous faire un certain nombre de propositions, et c'est une délibération qui a recueilli l'unanimité immédiate de l'ensemble des élus du SMMAG, et particulièrement ceux qui se penchent sur cette question dans le groupe de travail auquel nous faisons allusion, et qui va venir tout simplement faciliter la vie des publics concernés. Je crois que c'est une très bonne chose, et il est important de le souligner, à la fois sur le réseau de transport en commun, mais aussi sur le service Mvélo+ puisque nous sommes sur un fonctionnement cohérent de ce dispositif pour les deux services. Madame Belair, vous faites état d'un sujet qui est un sujet important, qui mérite qu'on s'y arrête. C'est un sujet de vie, tout simplement sur des situations, effectivement, sur lesquelles personne ne peut être insensible, mais sur lesquelles il faut effectivement travailler pour regarder les choses. Il ne s'agit pas ici d'en faire un objet politique des uns ou des autres, il s'agit tout simplement d'en faire un sujet de travail collectif et, effectivement, nous avons un groupe de travail pour se faire. Je pense qu'il est tout à fait possible que ce sujet soit abordé. Vous en faites la demande et je pense que ça intéressera beaucoup de collègues de se pencher sur cette question. Moi, je propose que ce sujet soit mis à l'ordre du jour du prochain groupe de travail. Nous allons regarder comment nous pencher sur cette question-là, mais il ne s'agit pas d'en faire un objet de délibération des uns ou des autres, parce qu'un tel élu se serait plus saisi de la question, qu'un vice-président d'une intercommunalité aurait fait des suggestions sans d'ailleurs, au passage, en saisir le SMMAG. Je crois vraiment que le sujet, c'est que nous travaillons collectivement dans le groupe de travail adapté. Personnellement, je n'y vois aucune objection. Je ne pense pas qu'il y ait des collègues qui, non plus, aient un avis contraire. Cela ne nécessite pas, pour des raisons de forme, un amendement, puisque nous ne réglons pas par amendement l'ordre du jour de nos réunions, et fort heureusement d'ailleurs, mais sur le fond du sujet, moi, je n'ai aucune difficulté à ce que cela soit travaillé et partagé. D'ailleurs, nous avons d'autres points à voir dans les mois qui viennent dans ce groupe de travail et ils sont importants, notamment sur la tarification solidaire. Nous pourrions ajouter ce point sans aucune difficulté. Vous avez un engagement qui est pris ici et qui est pris collectivement avec l'ensemble des collègues. Je vous suggère de retirer votre amendement pour la forme, mais ce sujet sera, bien entendu, mis à l'ordre du jour des prochains groupes de travail. Madame Belair ?

01:47:20

Margot Belair: Merci bien pour cet engagement pris. Néanmoins, nous ne sommes pas maîtres de l'ordre du jour du groupe de travail et on a pu voir dans d'autres instances qu'on était censés mettre à l'ordre du jour des sujets dans ce groupe de travail qui n'ont pas été mis à l'ordre du jour. Au-delà de la question de juste poser un amendement pour poser un amendement, il nous semble nécessaire que, dans cette délibération, on apporte un signal clair et après, vous dites que vous êtes d'accord. Je ne vois pas le problème pour voter ce signal, de dire : on va faire attention à ces publics spécifiques, à part si vous admettez que l'amendement est irrecevable, ou si vous-même, vous adaptez la délibération pour intégrer cette dimension-là, on souhaite poser notre amendement. Libre à vous de le voter ou pas, on votera la délibération en conséquence. Il n'y a pas de jeu politicien ou autre. J'ai participé à ces groupes de travail, j'ai échangé avec les collègues là-dessus. On sait que c'est quelque chose qui fait plutôt consensus. On n'est pas dans l'exécutif du SMMAG, on ne traite pas de la préparation des délibérations, on ne peut pas les amender en amont quand vous êtes en train de les écrire. Notre outil, c'est en séance, de nous dire : on aimerait ajouter ce point qui engage quand même le SMMAG à apporter à vigilance ces éléments-là. C'est notre droit, et on souhaite quand même le faire valoir. C'est notre manière aussi de travailler avec construction aussi dans ce conseil, c'est-à-dire d'apporter une pierre à l'édifice d'une délibération qu'on considère être pertinente, aller dans le bon sens, mais d'apporter aussi notre contribution. Je pense que ce n'est pas forcément quelque chose qui est contre ce qui est fait ou qui est critiquable.

01:49:18

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

01:49:24

Laurent Thoviste: Oui, ça fait deux fois que j'entends dire : on n'est pas dans l'exécutif, on ne peut pas

travailler. Il me semble qu'il y a des commissions, elles sont faites pour ça. En commission, on examine, les propositions peuvent être faites à ce stade-là. Ensuite, franchement, un débat qui part, on a vu ça, c'est un peu surréaliste. Utilisons les procédures telles qu'elles sont, même si vous n'êtes pas dans l'exécutif, il y a toujours possibilité de faire passer des choses avant. Je ne suis pas dans l'exécutif à la métropole. On me demande parfois de faire des propositions en amont dans des groupes de travail, et je les fais. Essayez d'être un peu responsables. Sinon, après, si vous voulez faire des votes pour montrer que vous vous êtes opposés, faites-les, mais n'utilisez pas l'excuse de "on n'est pas dans l'exécutif".

01:50:13

Monsieur le Président Sylvain Laval: Madame Belair ?

01:50:13

Margot Belair: Juste pour la bonne information de monsieur Laurent Thoviste. Ce n'est pas passé en commission cette délibération, puisqu'elle a été ajoutée parce qu'elle a été traitée en urgence. C'était un travail qu'on a fait en GT tarification, évidemment que si elle était passée en commission, on aurait pu ajouter des choses, mais on ne parle pas de la délibération d'avant, on parle de celle-là, monsieur Thoviste.

01:50:44

Monsieur le Président Sylvain Laval: Je vais vous dire quelques mots, mais j'en profite. Je vais utiliser mon temps de parole pour signifier que l'amendement, puisque vous souhaitez le maintenir, il doit être distribué pour être porté à la bonne connaissance de tout le monde. Les services vont faire distribuer l'amendement et nous allons pouvoir continuer la discussion. Écoutez, madame Belair, j'entends ce que vous dites, mais chacun est responsable de ses prises de position, de ses choix politiques et de ses postures. Il faut distinguer la forme et le fond. Nous vous disons que nous sommes tout à fait disposés à travailler cette question. D'ailleurs, je n'ai pas entendu de votre part une proposition concrète. Vous demandez à ce que nous regardions ces sujets que nous travaillons dans le groupe de travail ad hoc, ce qui est parfaitement justifié et qui ne pose aucun problème. Il ne s'agit pas de voter une mesure précise dans le cadre d'une délibération. Vous savez bien que les délibérations, ici, ont pour objet de voter des choses précises, ce que nous faisons sur la question de l'automatisme entre les échelons de bourse et la tarification solidaire. Là, vous nous demandez de prendre un vote sur un principe de travail. Nous n'avons jamais pris des amendements pour dire ce que nous allons mettre à l'ordre du jour d'une prochaine réunion ou sur quoi nous souhaitons réfléchir. Soyons quand même responsables deux minutes. Nous sommes ici pour délibérer sur des mesures précises et nous avons aussi le droit de faire des suggestions de travail. Si, maintenant, à chaque fois que nous venons évoquer un sujet, il faut prendre un amendement pour le voter parce que vous souhaitez marquer une posture politique. Encore une fois, c'est votre droit, mais ça ne trompe personne. Si, à chaque fois qu'il y a un sujet, il faut voter pour dire : nous, on a voté, les autres, ils n'ont pas voté, ils sont pour, ils sont contre, alors que vous savez bien que ce n'est pas cela et que ça ne fonctionne pas comme ça. Personnellement, je trouve cela regrettable et je trouve cela d'autant plus regrettable que je ne suis pas sûr que cela serve la cause que vous défendez, puisque le sujet que vous évoquez est un sujet important avec, effectivement, des situations qui ne sont pas simples. Moi, je ne vais pas en faire ici un sujet de tribune. Ce que je vous dis, c'est que, et je pense que là-dessus, nous serons d'accord, ça mérite qu'on travaille, qu'on regarde ces situations et voir s'il y a des choses à prendre en compte. Tout le monde vous dit que c'est possible et vous nous dites, nous ne votons pas, si nous n'avons pas d'engagement, ce n'est pas possible. Quand le président du SMMAG, accompagné de l'exécutif et de l'ensemble de l'assemblée vous dit : nous allons travailler ce sujet tous ensemble, cela signifie que vous considérez que cette parole n'a pas de valeur et qu'il n'y a pas de confiance de travail. Personnellement, je trouve ça regrettable. C'est votre droit le plus strict, encore une fois. Si vous souhaitez mettre aux voix l'amendement, on le mettra aux voix, mais si, à chaque fois qu'il y a une réflexion, il faut faire un amendement, je pense que nos séances vont considérablement s'allonger et je crois qu'il faut quand même qu'on soit un peu sérieux sur la méthode de travail, sur l'objet d'une délibération plénière et sur l'objet de réflexion en amont qui, justement, peuvent préparer le travail. Vous l'avez d'ailleurs très bien dit dans le groupe de travail, nous avons évoqué d'autres questions et c'est cela qui aboutit aujourd'hui à cette délibération. Nous savons aussi travailler collectivement pour partager des choses qui font consensus et sur ce sujet-là, nous devrions certainement y arriver si nous estimons qu'il y a des choses à modifier. Moi, j'entends que vous souhaitez maintenir l'amendement, je trouve ça regrettable et il est de ma responsabilité que, sur la forme, je vous précise cela. Personnellement, je proposerai à l'assemblée un rejet de forme, ce qui n'empêchera pas que ce sujet sera évidemment travaillé et regardé dans le groupe de travail, vous avez cet engagement et vous vérifierez qu'il sera tenu, puisque vous laissez à penser qu'il ne le sera

pas. Si l'amendement n'est pas encore là, si, il arrive, ça tombe bien, nous allons pouvoir ensuite le mettre aux voix. Peut-être vous pouvez lire votre amendement, madame Belair, pour que l'assemblée soit parfaitement informée.

01:54:18

Margot Belair: Oui, je vais faire ça. Il s'agit de rajouter, après le dernier tiret du gras, la phrase suivante : demande à ce que soit étudiée au sein du GT tarification, la possibilité d'intégrer aux justificatifs de tarification solidaires d'autres dispositifs. Exemple, fonds d'aide aux jeunes, programmes. NGAJER, je ne sais plus exactement si on le dit en entier ou comme ça, dont la liste est à discuter, permettant aux jeunes de 18-24 ans en situation de rupture familiale d'accéder à ces tarifs selon leur propre revenu, tout simplement. Je ne pensais pas que ça ferait autant de débats pour une phrase à ajouter dans une délibération. C'est un peu surprenant.

01:55:03

Monsieur le Président Sylvain Laval: On a répondu madame Belair, il y a des endroits pour poser des propositions et les travailler. Il y a d'autres pour acter des mesures précises. En l'occurrence, il n'y a pas de mesure précise. Je le redis, je propose un rejet de forme de ce sujet qui sera travaillé dans le groupe de travail ad hoc. Je vais mettre aux voix cet amendement. Y a-t-il des oppositions ? Y a-t-il des abstentions ? Deux ? Qui est pour ? Quatre ? L'amendement est rejeté. Je vais maintenant mettre aux voix la délibération. Y a-t-il des oppositions, y a-t-il des abstentions ? La délibération est adoptée. Je vous en remercie.

Amendement déposé par Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Alban ROSA :

Page 5 de la délibération :

Après :

« - *Dit que ces évolutions des conditions d'instructions prendront effet dès que la délibération sera exécutoire* »

Proposition d'ajouter :

« - *Demande à ce que soit étudié au sein du GT Tarification la possibilité d'intégrer aux justificatifs de tarification solidaire d'autres dispositifs (exemples : fond d'aide aux jeunes, programme ENGAJER), dont la liste est à discuter, permettant aux jeunes 18-24 ans en situation de rupture familiale d'accéder à ces tarifs selon leur revenus propres* »

Vote de l'amendement :

15 voix contre - 4 voix pour – 1 abstention (François BERNIGAUD)

Grenoble-Alpes Métropole : 11 voix contre – 4 pour (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Alban ROSA)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix contre - 1 abstention (François BERNIGAUD)

Amendement rejeté

Exposé des motifs

Accès à la tarification solidaire des étudiants

Les étudiants utilisent en majorité les titres de la classe d'âge 18-24 ans, ils bénéficient de la tarification solidaire au même titre que tous les usagers. Cependant, dans certains cas, il peut être plus difficile pour eux de produire les justificatifs nécessaires à l'instruction du fait de situations personnelles particulières.

Par ailleurs, jusqu'à fin 2022, les étudiants bénéficiaires d'une aide au logement par la Caisse d'Allocations Familiales disposaient d'un calcul de quotient familial CAF. Ils pouvaient, comme tous les usagers, se rendre en agence mobilité avec une attestation CAF. Or, à partir de 2023, les aides au logement n'étant plus dépendantes des revenus, la CAF ne calcule plus le QF pour les étudiants.

Ainsi, pour bénéficier de la tarification solidaire, les étudiants vont devoir faire une démarche supplémentaire, en se rendant dans un CCAS conventionné avec le SMMAG, afin d'obtenir une attestation de calcul de QF sur la base d'un avis d'imposition (le leur ou celui de leurs parents s'ils sont toujours dans le foyer fiscal). Ils pourront ensuite aller en agence mobilité faire établir leur profil sur la carte Oura. Ces démarches successives risquent de réduire le recours aux droits à réduction

d'une part, et de générer des demandes de rendez-vous supplémentaires conséquentes dans les CCAS.

Après un travail avec le Centre Régional des Œuvres Universitaires et Scolaires (CROUS), il est proposé d'utiliser comme référentiel de situation, la bourse universitaire sur critères sociaux dont bénéficie un grand nombre d'étudiants.

Les bourses sur critères sociaux sont attribuées en fonction des revenus et de la composition du foyer, mais aussi de différents critères comme l'éloignement du domicile familial et le nombre d'étudiants dans la fratrie. Il y a 8 échelons de bourse, de 0 bis à 7, l'échelon 7 correspondant aux foyers les plus précaires financièrement. Ainsi, il est possible d'établir, en prenant en compte les ressources du foyer de l'étudiant, un lien entre les échelons de bourses et les tranches de QF des tarifications solidaires. Sur la Métropole grenobloise, nous dénombrons 16 200 boursiers sur 42 000 étudiants.

D'autres étudiants peuvent se retrouver en rupture familiale et ne pas pouvoir produire de justificatifs de revenus, au moins tant qu'ils n'ont pas fait leur propre déclaration de revenus. Le CROUS, sur instruction et évaluation de la situation, les accompagne en leur apportant une Aide Annuelle Spécifique pour étudiants en situation d'Autonomie (AASA), calée sur les mêmes critères que les bourses sur critères sociaux. L'effectif 2022-2023 s'élève à 280 étudiants.

Sur le réseau M Tag, il apparaît que les bénéficiaires des échelons 6 et 7 pourraient bénéficier du tarif Pastel 1, ceux des échelons 4 et 5 du Pastel 2, et ceux des échelons 2 et 3 du Pastel 3. Les échelons 0 bis et 1 correspondent à des niveaux de revenus supérieurs au plafond de la tarification solidaire.

Sur le réseau M TouGo, pour les bénéficiaires des échelons 6 et 7 pourraient bénéficier du tarif QF4 (le plus bas), ceux des échelons 4 et 5 du QF3, ceux des échelons 2 et 3 du QF2.

Il est proposé que, sur présentation de leurs justificatifs de bourse sur critères sociaux ou de bourse AASA, il leur soit octroyé le profil tarifaire correspondant, leur donnant accès aux réductions s'y rattachant.

Certains étudiants ne rentrent pas dans les critères d'attribution des bourses sur critères sociaux, et sont pour autant dans des situations précaires. Ils sont suivis par le CROUS, qui, après instruction, peut leur octroyer le bénéfice du repas à 1€ dans les restaurants universitaires. L'effectif 2022-2023 s'élève à 1350 étudiants.

Il est proposé, pour les étudiants non-boursiers bénéficiaires du repas à 1€ sur décision du CROUS, d'accorder le tarif Pastel 1 sur M Tag ou QF4 sur M TouGo.

Ces dispositions permettent de couvrir la diversité des situations étudiantes et facilite leur accès aux droits, sans démarche supplémentaire, limitant ainsi le non-recours aux transports en commun.

Les titres solidaires M TAG sont déclinés sous forme mensuelle. Seules les personnes de plus de 65 ans peuvent accéder à l'achat d'un abonnement solidaire annuel (tarif mensuel solidaire x 12). Afin de leur permettre de limiter leur nombre de démarches, Il est proposé que les 18-24 ans puissent bénéficier de ces dispositions et accéder également à l'achat d'un abonnement annuel, selon le même principe que les plus de 65 ans.

Il est enfin précisé que ces dispositions seront intégrées au guide d'instruction pour l'accès aux droits et se substituent ainsi aux dispositions en vigueur à compter de leur adoption.

Actualisation de la grille tarifaire pour le réseau M TAG en septembre 2023

Le contrat d'Obligation de Service Public prévoit que la grille tarifaire soit actualisée à l'inflation chaque année, en septembre.

La loi de finances prévoit une inflation estimée à 4,2% en 2023.

Il est proposé d'actualiser les tarifs au niveau de l'inflation, à l'exception des tarifs solidaires qui sont maintenus.

La grille tarifaire est proposée en annexe à la présente délibération.

L'actualisation pondérée à l'ensemble de la grille tarifaire s'élève à 4,1%.

Adaptation de la grille tarifaire pour le réseau M TOUGO en septembre 2023

Depuis janvier 2023, le titre annuel 5-10 ans est un titre commun aux réseaux MTag et MTougo. Le titre 5-10 ans étant actualisé sur MTag, il convient de l'actualiser sur MTougo. Il passera de 42,50 € à 44,30 €.

Le tarif du titre Pass Scolaire est identique au tarif de l'abonnement annuel 5-10 ans. Par cohérence, il est proposé de le maintenir au même tarif, soit de le proposer à 44,30€

Le reste de la grille est inchangé.

Grille tarifaire MVélo+

La tarification des services M Vélo+ propose des tarifs solidaires pour les personnes ayant un quotient familial inférieur ou égal à 755 €, le plafond de la tarification solidaire du réseau M TAG.

Afin d'harmoniser les pratiques, il est proposé que le tarif solidaire soit accordé aux étudiants bénéficiaires de bourses universitaires sur critères sociaux (échelons 2 à 7), aux bénéficiaires d'une Aide Annuelle Spécifiques aux étudiants en situation d'Autonomie (AASA) du CROUS (échelons 2 à 7), et aux étudiants non-boursiers bénéficiaires du repas à 1€.

La nouvelle grille tarifaire M Vélo+ applicable au 1^{er} septembre 2023 est jointe à la présente délibération.

Montant de l'amende pour absence de titre sur le réseau MTag

Le règlement d'exploitation du réseau MTag stipule que « pour un voyageur, le fait d'utiliser le réseau M TAG sans être muni d'un titre de transport valable et validé est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe conformément à l'article R 2241-8 du code des transports. »

La loi encadre le montant des amendes et des frais de dossiers associés : le montant de l'amende doit être compris entre 45 et 72€, et les frais de dossier entre 0 et 50€.

Sur le réseau MTag, l'amende est fixée à 61€. Si elle est payée immédiatement par le contrevenant, il n'y a pas de frais de dossier. Si elle est payée sous 10 jours, des frais de dossier de 25€ s'ajoutent (soit 86€), et si elle est payée entre 11 jours et 3 mois après l'infraction, 25€ supplémentaires de frais de dossier sont ajoutés (soit 111€). Au delà de 3 mois, le procès verbal est transmis au Trésor Public pour recouvrement.

Le paiement direct est utilisé dans 23% des cas (2022), pour les 77% restant, le taux de recouvrement est d'environ 55%.

Il est dans l'intérêt de l'exploitant et du SMMAG que les contrevenants choisissent au maximum de payer l'amende immédiatement. Pour cela, il est proposé de ramener le montant de l'amende correspondante à 60€, afin d'avoir un prix rond, facilitant la lisibilité (60€ à bord, 85€ sous 10 jours et 110€ sous 2 mois) d'une part, et le paiement en espèce d'autre part. Par ailleurs, cela simplifiera le rendu de monnaie pour les agents de contrôle.

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 29 juin 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide, pour l'octroi des droits à réductions au tarif minimum sur les réseaux MTag et MTougo, de prendre en compte les justificatifs de bourse sur critères sociaux échelons 6 et 7,

les justificatifs de l'Aide Spécifique Annuelle pour étudiant en Autonomie (AASA) équivalente aux échelons 6 et 7, et la notification du CROUS ouvrant droit au dispositif de repas à 1€ pour les étudiants non boursiers.

- Décide, pour l'octroi des droits à réductions au tarif pastel 2 sur le réseau MTag et QF3 sur le réseau MTougo, de prendre en compte les justificatifs de sur critères sociaux échelons 4 et 5, les justificatifs de l'Aide Spécifique Annuelle pour étudiant en Autonomie (AASA) équivalente aux échelons 4 et 5
- Décide, pour l'octroi des droits à réductions au tarif pastel 3 sur le réseau MTag et QF2 sur le réseau MTougo, de prendre en compte les justificatifs de bourse sur critères sociaux échelons 2 et 3, les justificatifs de l'Aide Spécifique Annuelle pour étudiant en Autonomie (AASA) équivalente aux échelons 2 et 3
- Dit que ces dispositions seront intégrées au guide d'instruction pour l'accès au droit à réduction du réseau MTag, et se substitueront aux dispositions prévues pour les étudiants suivis par le CROUS
- Décide, sur la tarification du service M Vélo+, pour accéder au tarif solidaire, d'accepter les justificatifs prouvant la perception d'une bourse sur critères sociaux entre les échelons 2 et 7 (inclus), la perception d'une aide annuelle spécifique équivalente aux échelons 2 à 7, ou la notification du CROUS ouvrant droit au repas à 1€ pour les étudiants non-boursiers.
- Dit que ces évolutions des conditions d'instructions prendront effet dès que la délibération sera exécutoire
- Décide de déroger au contrat en actualisant les tarifs à une moyenne pondérée de 4,1%% au lieu de 4,2% à partir du 1^{er} septembre 2023.
- Décide de revaloriser les tarifs 5-10 ans et Pass Scolaire sur le réseau MTougo, afin de conserver le tarif identique entre les deux réseaux MTag et MTougo.
- Décide de ramener le montant de l'amende pour absence de titre à 60 €

19 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité

Rapporteur : Brahim CHERAA

- **Délibération n°12 - Mobilités urbaines - Engagement du SMMAG en matière d'obligations réglementaires sur le plan d'action unique sécurité tramway**

2DL230048

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante est relative à l'engagement du SMMAG en matière d'obligation réglementaire sur le plan d'action unique sécurité tramway. La parole est au vice-président Brahim Cheraa.

01:56:07

Brahim Cheraa: Merci monsieur le président, il s'agit du rapport dans le cadre réglementaire sur le plan d'action unique. Ce plan d'action unique est une procédure de sécurité qui a été mise en place par le décret de 2003 dont le but est d'imposer une procédure de suivi et de contrôle tout long de la vie d'un projet neuf ou d'une grosse modification pour améliorer la sécurité du tramway. Une autre obligation est venue se rajouter en 2007, c'est de réaliser un dossier de sécurité régularisé pour tous les projets mis en service avant l'application du décret, et un dossier de sécurité actualisé pour toutes les lignes existantes ayant été instruites dans le décret après 10 ans d'exploitation. Ce plan d'action unique, l'obligation est de contribuer à produire un rapport annuel et c'est aussi l'obligation d'avoir des conditions de sécurité et de leur amélioration à N+1. Ce plan d'action comprend des projets de modification émanant du SMMAG, des actions issues du DSR, du dossier de sécurité régularisé, des actions issues du dossier de sécurité actualisé, des actions relevant du retour d'expérience de l'exploitant suite à des événements dans l'année, des actions issues de recommandations du STRMTG. Pour le bilan en expérience, après plus de trois ans de fonctionnement et de mise en place d'un interlocuteur unique côté gestionnaire de voirie et de groupe de travail, sécurité montre une bonne cohérence dans l'avancée des actions. Concernant le dossier de sécurité actualisé, la liste a été réduite de 11 points ouverts à trois, dans la traversée dite Honda sur l'avenue Gabriel Péri à Saint-Martin-D'Hères et l'avenue centrale du campus. Il convient de poursuivre le travail engagé afin de clôturer en 2023. Concernant le dossier de sécurité régularisé, le DSR, plusieurs opérations ont été

mises en pause pour cause d'incertitudes liées aux périmètres d'intervention ou au manque de réponses techniques collectives, notamment des risques d'abaissement des lacs, de l'impossibilité de mise en œuvre avec les marchés à bons de commande, une harmonisation et des points d'arrêt et, par conséquent, la nécessité de lancer des marchés spécifiques, maitrises d'œuvre et travaux. Au total, sur le plan d'action unique, 40 actions sont réalisées, 13 sont en cours et 19 sont programmées pour l'année 2023. Le retour d'expérience montre la nécessité de réviser annuellement ce plan d'action afin de hiérarchiser les priorités, coordonner les actions et contribuer au budget, ainsi que prendre le temps nécessaire en ré-arbitrer les priorités. Il vous est proposé de prendre acte et de valider le plan d'action unique 2021-2022 et de le mettre en œuvre pour 2023.

01:59:05

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. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? C'est adopté.

Exposé des motifs

La présente délibération a pour objet d'informer, dans le cadre des obligations réglementaires relatives à la sécurité des transports guidés du SMMAG, sur les actions relatives à la réalisation du plan d'actions unique.

Contexte du Plan d'actions unique

Une procédure sécurité a été mise en place par décret du 9 mai 2003 dans le but d'imposer une procédure de suivi et de contrôle tout au long de la vie d'un projet neuf (de la conception à la réalisation) ou d'une grosse modification pour améliorer la sécurité du tramway en termes de fiabilité des systèmes électrique, ferroviaire et signalisation et de qualité de l'insertion urbaine (sécurité vis-à-vis des usagers de l'espace public traversé).

Ainsi en 2007, obligation a été faite aux AOM :

- de réaliser un Dossier de Sécurité Régularisé (DSR) dans un délai de 5 ans pour tout projet mis en service avant application du décret (pour Grenoble : lignes A et B),
- de produire un Dossier de Sécurité Actualisé (DSA) pour toutes les lignes existantes ayant été instruites selon le décret après 10 ans d'exploitation (pour Grenoble les lignes C et D)

Le service instructeur de l'Etat, chargé de l'ensemble de la procédure sécurité mise en place, est la Direction Départementale des Territoires de l'Isère (DDT) qui sollicite le Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (STRMTG) pour instruire tous les dossiers qui lui sont transmis par les AOM.

Le décret du 30 mars 2017 a modifié de manière sensible la procédure sécurité et a introduit un nouvel acteur avec l'identification claire du gestionnaire de voirie qui est l'autorité en charge de la voirie au sens du code de la voirie routière (sur notre territoire : la Métropole, le CHU et la COMUE).

Tout au long de l'année, le gestionnaire de voirie doit contribuer à l'identification des modifications des espaces publics susceptibles d'affecter la sécurité du transport guidé et informer, préalablement et dans un délai suffisant, l'AOM et l'exploitant de toute modification qu'il compte apporter au domaine public routier.

L'AOM doit alors s'assurer que celle-ci sera réalisée dans le respect des conditions de sécurité définies par le décret et les textes afférents.

Le Plan d'actions unique

Ainsi, ce décret crée l'obligation pour l'AOM de contribuer à produire un rapport annuel pour l'année « n-1 » au plus tard le 31 décembre de l'année « n » comprenant :

- un rapport d'exploitation établi par l'exploitant pour l'année « n-1 »

- un plan d'actions unique pour l'année « n+1 » dans le but d'améliorer les conditions de sécurité du tramway

Ce plan d'actions unique comprend :

- des projets de modification émanant du SMMAG ou des gestionnaires de voirie
- les actions issues du DSR (Dossier de Sécurité Régularisé)
- les actions issues du DSA (Dossier de Sécurité Actualisé)
- les actions relevant du retour d'expérience de l'exploitant suite à des événements dans l'année
- les actions issues de recommandations du STRMTG

Organisation du SMMAG pour répondre à ses obligations

L'ensemble de la problématique « Sécurité des transports guidés » est gérée actuellement par l'unité Patrimoine Investissements du service Transport Exploitation Développement du SMMAG.

La validation du Dossier de Sécurité Régularisé (DSR) en 2012 a abouti à la nécessité de réaliser plus de 876 actions individualisées visant à améliorer la sécurité du tramway, à cela sont venus s'ajouter les 11 actions du Dossier de Sécurité Actualisé (DSA) et les actions de retour d'expériences ou recommandations.

Afin de coordonner et hiérarchiser la priorité des actions, selon d'une part l'accidentologie et d'autre part, le budget et la complexité de mise en œuvre de ses actions, le SMMAG organise et anime un Groupe de Travail Sécurité avec l'ensemble des acteurs (Exploitant et Gestionnaires de voirie).

Bilan du Plan d'actions unique

L'expérience, après plus de 3 ans de fonctionnement, de mise en place d'un interlocuteur unique côté gestionnaire de voirie et de Groupes de Travail (GT) Sécurité montre une bonne cohérence dans l'avancée des actions.

Concernant le Dossier de Sécurité Actualisé (DSA) : La liste a été réduite de 11 points ouverts à 3 (dont la traversée dite « Honda » sur l'avenue Gabriel Péri à Saint Martin d'Hères et l'avenue centrale sur le campus), il convient donc de poursuivre le travail engagé afin de le clôturer en 2023.

Concernant le Dossier de Sécurité Régularisé (DSR) :

Plusieurs opérations ont été mises en pause à cause :

- des incertitudes liées au périmètre d'intervention et/ou réponses techniques collectives (risque abaissement LAC,...)
- de l'impossibilité de mise en œuvre avec les marchés à bon de commande (Harmonisation des points d'arrêts) et par conséquent la nécessité de lancer des marchés spécifiques Maîtrise d'œuvre/travaux

Au total, sur la plan d'action unique, 40 actions sont réalisées, 13 sont en cours et 19 sont programmées pour l'année 2023

Concernant le REX :

Le retour d'expérience montre la nécessité de réviser annuellement le plan d'action unique afin de hiérarchiser les priorités, coordonner les actions et contribuer aux budgets ainsi que prendre le temps nécessaire en réarbitrant les priorités si nécessaires.

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 29 juin 2023, et après en avoir délibéré,
le Comité syndical du SMMAG :

- Prend acte et valide le plan d'action unique 2021/2022 à mettre en œuvre en 2023.

19 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité

Rapporteur : Laurent THOVISTE

- **Délibération n°13 - Mobilités urbaines - Gros Entretien des Voies de Tramway - Marché de travaux pour la réalisation du programme 2024-2025 - Autorisation au Président à signer le marché**

2DL230041

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante est relative aux gros entretiens des voies de tramway, au marché de travaux pour le programme 2024-25. La parole est à monsieur Thoviste.

01:59:28

Laurent Thoviste: Merci monsieur le président. Un montant global sur les quatre années de 12 millions d'euros. Sur 2024 et 2025, on est à 4 000 310. Vous avez, pour mémoire, les travaux qui sont compris dans ce programme. On a fait une procédure adaptée pour attribuer les marchés de réalisation, avec deux offres qui ont été réceptionnées. La commission d'appel d'offres s'est réunie le 28 juin. Elle a analysé les offres au regard de trois critères : le prix noté sur 60, la valeur technique notée sur 30 et les performances en matière de protection de l'environnement notées sur dix points. Elle a donné un avis favorable pour retenir deux offres concernant le lot 1, l'entreprise du groupement Eurovia Alpes ETF, SAS 2 466 079,21 euros HT hors taxes, et le lot deux, au même groupement Eurovia Alpes ETF pour un montant, cette fois, de 2 098 360,56 euros hors-taxes. Il vous est proposé d'attribuer ces deux marchés et d'autoriser la signature avec les candidats retenus.

02:00:44

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

Exposé des motifs

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

Par délibération du 09 mars 2023, le Comité syndical du SMMAG a approuvé l'avant-projet pour le programme 2024/2025 des travaux de gros entretien des voies de tramway pour un montant global estimé de 4 310 000 € HT.

Pour mémoire, le programme 2024/2025 comprend :

Année	Ligne	Commune	Localisation	Travaux
-------	-------	---------	--------------	---------

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

Une consultation en procédure adaptée a été lancée pour l'attribution des marchés de travaux pour la réalisation de ce programme. Un avis de marché a été publié en date du 5 mai 2023.

Les prestations sont décomposées deux lots :

- Lot 1 : Secteurs 1-3-7-8
- Lot 2 : Secteurs 2-4-5-6

Deux offres ont été réceptionnées.

Le groupement INGEROP / EGIS RAIL, maître d'œuvre, et les services du SMMAG ont procédé à l'ouverture et à l'analyse des pièces administratives remises par les candidats ainsi qu'à l'enregistrement des offres reçues.

La commission d'appel d'offres réunie le 28 juin 2023 a analysé les offres au regard des trois critères de choix prévus par le règlement de la consultation : prix des prestations noté sur 60 points, valeur technique de l'offre notée sur 30 points et performances en matière de protection de l'environnement notées sur 10 points

Elle a donné un avis favorable pour retenir les offres suivantes, jugées économiquement les plus avantageuses :

Concernant le lot 1, l'offre de l'entreprise/du groupement **EUROVIA Alpes / ETF SAS**

- 38430 ECHIROLLES, pour un montant de **2 466 079,21** € HT, en application du détail quantitatif estimatif et du bordereau des prix unitaires ;

Concernant le lot 2, l'offre de l'entreprise/du groupement **EUROVIA Alpes / ETF SAS**

- 38430 ECHIROLLES, pour un montant de **2 098 360,56** € HT, en application du détail quantitatif estimatif et du bordereau des prix unitaires ;

Par conséquent, il est proposé au Comité syndical d'attribuer ces marchés et d'autoriser leur signature avec les candidats retenus.

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 25 mars 2021, présentant le programme de travaux prévisionnels GEVT 2022-2025 ;

Vu la délibération du 09 mars 2023 approuvant l'avant-projet de la tranche ferme GEVT 2024-2025 ;

Vu les article L. 2123-1 et R. 2123-1 1° du Code de la commande publique ;

Vu l'avis de la Commission d'appel d'offres réunie le 29 juin 2023 ;

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 29 juin 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

Attribue le lot 1 du marché de travaux de gros entretien des voies tramway – programme 2024/2025 à l'entreprise/au groupement **EUROVIA Alpes / ETF SAS**

- 38430 ECHIROLLES pour un montant de **2 466 079,21** € HT en application du détail quantitatif estimatif et du bordereau des prix unitaires,

Attribue le lot 2 du marché de travaux de gros entretien des voies tramway – programme 2024/2025 à l'entreprise/au groupement **EUROVIA Alpes / ETF SAS**

- 38430 ECHIROLLES pour un montant de **2 098 360,56 € HT** en application du détail quantitatif estimatif et du bordereau des prix unitaires,
- Autorise le Président à signer les marchés de travaux.

19 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité

- **Délibération n°14 - Mobilités urbaines - Accords-cadres de travaux d'aménagement des espaces publics n° 2019-53, 2019-54, 2019-55, 2019-56, 2019-57 et Accords-cadres de travaux d'entretien des espaces publics n°2020-02, 2020-03, 2020-04, 2020-05, 2020-06, 2020-07- Autorisation donnée au Président de signer les avenants relatifs à la prise en compte de la hausse des prix.**

2DL230089

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

02:01:04

Laurent Thoviste : C'est assez long. Je ne vais peut-être pas refaire tout le cadre. Nous avons un accord, un bon de commande qui nous permet de réaliser les travaux d'entretien des voies et les aménagements nécessaires. Celles-ci sont réalisées avec un groupement de commandes avec Grenoble-Alpes-Métropole, qui est le coordinateur de groupement. On a autorisé ces accords-cadres par une délibération du 07 février 2020. Depuis mars 2022, vous voyez qu'il y a des difficultés d'approvisionnement sur certaines matières premières et ça a eu un renchérissement sur les coûts de production et une difficulté d'exécution des contrats. Ces circonstances économiques, qui sont qualifiées d'imprévisibles ont eu un impact important pour les entreprises. Elles ont saisi le SMMAG pour alerter, à la fois sur les difficultés d'exécution en termes de délais, et sur les modalités de révision des prix. La révision annuelle prévue au marché d'entretien qui est basée sur l'indice TP08 ne permet pas de suivre la volatilité des prix d'approvisionnement des matières premières concernées par la hausse et déconnecte l'exécution de la réalité économique actuelle. Au vu de ces circonstances, la notion d'imprévisibilité qui est prévue par les articles 2194-5, et 3135-5 de la commande publique peut être retenue. Conformément à l'avis du Conseil d'État, une modification de la formule de révision des marchés en passant par une révision annuelle et une révision mensuelle à partir du premier janvier 2023 jusqu'au 30 juin 2023. Au vu de ce contexte, il vous est proposé de suivre cette modification pour une période allant du 1er juillet 2023 à la fin des marchés. Il est proposé au président d'autoriser le président à signer les avenants aux marchés concernés. Vous avez la poursuite des modalités de révision avec tous les marchés concernés.

02:03:16

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

Exposé des motifs

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Au vu des circonstances et du bouleversement économique temporaire de l'économie des contrats en cours, la notion d'imprévisibilité prévue par les articles R 2194-5 et R 3135-5 du code de la commande publique peut être retenue. Ainsi, et conformément à l'avis du Conseil d'Etat en date du 15 septembre 2022 et à la circulaire ministérielle du 29 septembre 2022, le Comité syndical a adopté le 02 février 2023 une modification de la formule de révision des marchés en passant d'une révision annuelle à une révision mensuelle à partir du 1^{er} janvier 2023 et ce, jusqu'au 30 juin 2023.

Aujourd'hui, au vu du contexte économique il est proposé de suivre cette modification pour une période allant du 1^{er} juillet 2023 à la fin des marchés soit jusqu'au 15 juillet 2024 au plus tard.

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

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
Vu les articles R2194-5 et R3135-5 du code de la Commande Publique,
Vu l'avis 405540 du Conseil d'Etat en date du 15 septembre 2022,
Vu la circulaire n° 6374/SG du 29 septembre 2022 relative à l'exécution des contrats de la commande publique dans le contexte actuel de hausse des prix de certaines matières premières et abrogeant la circulaire n° 6338/SG du 30 mars 2022,
Vu la délibération 2DL220198 du 02 février 2023 prenant en compte la hausse des prix en modifiant la formule de révision

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 29 juin 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Autorise la poursuite des modalités de révisions de prix des marchés n° 2019-53, 2019-54, 2019-55, 2019-56, 2019-57 et des marchés n°2020-02, 2020-03, 2020-04, 2020-05, 2020-06, 2020-07 en passant d'une révision de prix annuelle à une révision de prix mensuelle sur une période du 1^{er} juillet 2023 jusqu'à la fin du marché soit au plus tard jusqu'au 15 juillet 2024
- Autorise le Président à signer les avenants aux marchés n°2019-53, 2019-54, 2019-55, 2019-56, 2019-57 et n°2020-02, 2020-03, 2020-04, 2020-05, 2020-06, 2020-07 correspondants.

19 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité

Finances

Rapporteur : Laurent THOVISTE

- **Délibération n°15 - Mobilités urbaines - Fournitures d'appareils de voie pour la réalisation du prolongement de la ligne D à la gare de Grenoble - Autorisation au Président à signer le marché**

2DL230040

Monsieur le Président Sylvain Laval : La délibération suivante est relative à la fourniture d'appareils de voie pour la réalisation du prolongement de la ligne D à la gare de Grenoble. Monsieur Thoviste ?

02:03:36

Laurent Thoviste: J'étais déjà parti en vacances, excusez-moi. Le programme prévoit le raccordement des voies de la ligne D à la ligne B, des aménagements complémentaires au niveau du terminus et l'accompagnement de l'évolution des matériels de grandes capacités avec le prolongement de certaines stations. Une consultation sans publicité et sans concurrence a été lancée. Elle fait suite à un appel d'offres du 26/04/2023 pour lequel aucune offre n'avait été réceptionnée. Par conséquent, une entreprise a été sollicitée par l'aide de consultations. C'est l'entreprise Ingérop, conseiller en ingénierie et maître d'œuvre, et les services SMMAG qui ont procédé à l'ouverture et à l'analyse des pièces administratives remises par le candidat. La commission d'appel d'offres qui s'est réunie le 28 juin, a analysé l'offre au regard de deux critères de choix prévus par le règlement : le prix des prestations pour 60 et la valeur technique pour 40. Elle a attribué le marché de fourniture d'appareils de voie à l'entreprise Vossloh Cogifer dont l'offre a été jugée économiquement avantageuse pour un montant de 783 600 euros. Il vous est proposé d'autoriser la signature du contrat pour ce montant, en application du bordereau des prix.

02:05:30

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

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 de prolongement de la ligne D 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.

Une consultation sans publicité et sans concurrence, soumise aux dispositions articles L. 2122-1, R. 2122-2° du code de la commande publique, a été lancée pour l'attribution du marché de fournitures d'appareils de voie pour la réalisation du prolongement de la ligne D à la gare de Grenoble. Cette

procédure fait suite à un appel d'offres publié le 26/04/2023 mais pour lequel aucune offre n'a été réceptionnée.

Par conséquent, une entreprise a été sollicitée par lettre de consultation, envoyée le 02/06/2023 via la plateforme de dématérialisation.

L'entreprise INGEROP CONSEIL & INGENIERIE, maître d'œuvre, et les services du SMMAG ont procédé à l'ouverture et à l'analyse des pièces administratives remises par le candidat ainsi qu'à l'enregistrement de l'offre reçue.

La commission d'appel d'offres réunie le 28 juin 2023 a analysé l'offre au regard des deux critères de choix prévus par le règlement de la consultation : prix des prestations noté sur 60 points, et valeur technique de l'offre notée sur 40 points.

Elle a attribué le marché de fournitures d'appareils de voie à l'entreprise VOSSLOH COGIFER, 3754 Rumelange, dont l'offre a été jugée économiquement avantageuse, pour un montant de 783 600,00 € HT

Par conséquent, il est proposé au Comité syndical d'autoriser la signature du contrat avec **VOSSLOH COGIFER 3754 Rumelange pour un montant de 783 600,00 € HT** en application du bordereau des prix.

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 07 juillet 2022, approuvant l'engagement des études pour la réalisation du projet de prolongement de la ligne D au nord vers la Gare de Grenoble,

Vu la délibération du 11 mai 2023, attribuant le marché de maîtrise d'œuvre pour la réalisation du prolongement de la ligne D à la gare de Grenoble,

Vu la décision de la commission d'appel d'offres en date du 28 juin 2023 ;

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 29 juin 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Autorise le Président à signer le marché de fournitures d'appareils de voie pour la réalisation du prolongement de la ligne D à la gare de Grenoble avec la Société **VOSSLOH COGIFER 3754 Rumelange pour un montant de 783 600,00 € HT**.

19 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité

Planification

Rapporteur : Henri BAILE

- **Délibération n°16 - Mobilités urbaines - Périmètre et modalités de concertation pour l'élaboration du Plan de Mobilité**

2DL230081

Monsieur le Président Sylvain Laval : La délibération suivante dans le domaine de la planification est relative aux périmètres et aux modalités de concertation pour l'élaboration du plan de mobilité. La parole est au premier vice-président Henri Baile.

02:05:48

Henri Baile: Très bien. C'est une délibération qui fait écho, en réalité, à celle qui a été présentée par le président sur l'avis du SMMAG et la modification du SRADDET. En réalité, c'est une délibération qui nous est quelque part imposée par la loi d'orientation des mobilités, qui a été promulguée en décembre 2020 et qui remplace les plans de déplacement urbains, les anciens PDU, par des plans de mobilité, les nouveaux PDM. L'article du code des transports nous fixe un délai de trois ans pour élaborer le plan de mobilité à compter de la date d'extension de ressort territorial afin de le porter à

l'échelle adaptée. Le SMMAG, dont la création remonte au 1er janvier 2020, correspond bien à une extension du ressort territorial. Il est décidé, par délibération du 14 avril 2022, d'engager l'élaboration d'un nouveau plan de mobilité, ce que nous avons déjà voté par ailleurs. La démarche engagée fait suite à cette délibération du SMMAG. Elle fait apparaître la nécessité de préciser les modalités d'élaboration, à la fois en termes de périmètre d'une part, et de dispositifs de concertation d'autre part. Le périmètre du PDM couvrira l'ensemble du SMMAG pour le diagnostic, les objectifs fondateurs et la stratégie générale d'organisation des modalités du PDM. Elle concernera le territoire de la métropole et du Grésivaudan uniquement, puisqu'il s'agit du ressort territorial du SMMAG pour le plan d'action, son évaluation et les annexes réglementaires du PDM. Néanmoins, et ça nous paraissait important, bien qu'il ne soit pas prévu de fiches actions spécifiques au territoire du Voironnais, celui-ci sera tout de même représenté dans les échanges tout au long de l'élaboration du PDM, en particulier, bien entendu, au sein du comité de pilotage. En ce qui concerne la concertation, le PDM étant un document de planification stratégique et, en même temps, un outil de programmation, il doit être coconstruit avec les habitants et l'ensemble des usagers des services de mobilité, ce qui nous paraît une évidence. Cette coconstruction est particulièrement importante dans le contexte actuel, car il est essentiel que les choix réalisés en réponse aux évolutions récentes des mobilités et sous forte contrainte financière, on l'a vu tout à l'heure, soient compris et partagés par la population. La démarche de concertation est aussi, bien entendu, destinée à faire émerger de nouvelles solutions et à accélérer le report modal dans le cadre d'une planification PPIF limitée. Je crois que c'est l'essentiel de cette délibération qui nous concerne et qui nous demande de transformer notre ancien PDU en nouveau PDM.

02:08:58

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

Exposé des motifs

La loi d'orientation des mobilités promulguée le 24 décembre 2020 a remplacé les Plans de Déplacements Urbains (PDU) par les Plans De Mobilité (PDM). L'article L.1214-22 du Code des Transports fixe un délai de 3 ans pour élaborer le Plan de Mobilité à compter de la date d'extension d'un ressort territorial, afin de le porter à l'échelle adaptée. Le SMMAG, dont la création au 1^{er} janvier 2020 correspond à une extension du ressort territorial, a décidé par délibération du 14 avril 2022 d'engager l'élaboration d'un nouveau Plan de Mobilité.

La démarche engagée suite à cette délibération du SMMAG fait apparaître la nécessité de préciser les modalités d'élaboration, en terme de périmètre d'une part, et de dispositifs de concertation d'autre part.

Périmètre

Le périmètre du PDM couvrira :

- L'ensemble du SMMAG pour le diagnostic, les objectifs fondateurs et la stratégie générale d'organisation des mobilités du PDM ;
- Les territoires de la Métropole et du Grésivaudan uniquement (ressort territorial du SMMAG) pour le plan d'action, son évaluation et les annexes réglementaires du PDM.

Néanmoins, bien qu'il ne soit pas prévu de fiches-actions spécifiques au territoire du Voironnais, celui-ci sera représenté dans les échanges tout au long de l'élaboration du PDM, en particulier au sein du comité de pilotage.

En outre, une coordination globale avec les 11 EPCI du Sud-Isère est nécessaire pour définir une politique de mobilité cohérente à l'échelle du bassin de mobilité. Ainsi :

- Le diagnostic du PDM sera établi, autant que possible, c'est-à-dire lorsque les données sont disponibles, à l'échelle du bassin de mobilité couvrant 11 EPCI du Sud-Isère ;

- L'implication des 8 autres EPCI du Sud-Isère sera sollicitée, en complément de leur participation au comité des territoires, afin de pouvoir prendre en compte leur propre stratégie de mobilité en interface avec celle du PDM.

Concertation

Le PDM étant un document de planification stratégique et un outil de programmation, il doit être co-construit avec les habitants et usagers des services de mobilité. Cette co-construction est particulièrement importante dans le contexte actuel, car il est essentiel que les choix réalisés en réponse aux évolutions récentes des mobilités et sous fortes contraintes financières, soient compris et partagés par la population. La démarche de concertation est aussi destinée à faire émerger de nouvelles solutions et à accélérer le report modal dans le cadre d'une PPIF limitée.

Le dispositif proposé vise en conséquence à faire participer le plus largement possible tous les acteurs de la mobilité (élus, habitants, acteurs économiques et sociaux du territoire, associations...) et à permettre de partager avec le plus large public possible la stratégie sur le long terme.

Ainsi, le dispositif de concertation sera basé sur les éléments suivants :

- **Le socle de base acté à l'occasion de la délibération de lancement du PDM du 14 avril 2022 :**

- Les temps de concertation réglementaires obligatoires (comprenant réunions publiques et plateforme numérique) : concertation code de l'environnement et enquête publique ;
- La mobilisation des instances de dialogue partenarial du SMMAG, avec des temps d'information et de débats qui seront organisés :
 - Au sein des commissions territoriales, en s'appuyant sur les conférences des Maires, à chaque étape de l'élaboration du PDM ;
 - Au sein du comité des territoires, des comités locaux de mobilité et du comité des partenaires.

- **Un socle de mesures complémentaires visant à élargir le dispositif précédent avec :**

- Un renforcement de la concertation réglementaire, afin de mieux accompagner la compréhension du projet, en ajoutant :
 - Un forum grand public afin de présenter ce qui est soumis à la concertation,
 - La mise en place de « brigades de messagers » afin de diffuser l'information sur le terrain et donner envie de participer, en proposant des stands ou ateliers sur des marchés, pôles d'échanges, centres commerciaux...
- La mise en place d'ateliers thématiques partenariaux, qui auront pour vocation de contribuer à construire le plan d'actions du PDM en associant des techniciens des collectivités partenaires, des acteurs économiques et sociaux, ainsi que des associations représentantes d'usagers et d'habitants. Ils porteront sur les thématiques suivantes : modes actifs, transports collectifs et intermodalité, voiture partagée, et accompagnement au changement de comportement de mobilité.
- La mise en place d'ateliers « design » rassemblant des habitants volontaires selon des profils « types » à définir (par exemple automobilistes exclusifs, jeunes 18-25 ans usagers des transports en commun...), dans l'objectif de mieux identifier les freins et leviers du changement de comportement des usagers et non usagers, afin de définir de nouvelles actions d'accompagnement.
- L'organisation de séminaires avec tous les élus du bloc communal, pour partager le diagnostic, les enjeux, la stratégie et le plan d'action du PDM.

- L'organisation de conférences – débats avec le grand public, pour sensibiliser les habitants et les usagers aux enjeux actuels, partager le diagnostic, mettre au débat des sujets de société pouvant être clivants et échanger sur les solutions.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
Vu le code des transports et notamment ses articles L.1214-1 et suivants,
Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L.123-1 et suivants,
Vu la loi LOM promulguée le 24 décembre 2020,
Vu la délibération du Comité syndical du SMMAG du 14 avril 2022 actant le lancement de la démarche d'élaboration du Plan de Mobilité,

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 29 juin 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Confirme le périmètre géographique du PDM,
- Valide les modalités proposées pour la concertation.

19 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité

Multimodalités

Rapporteur : Anne GERIN

- Délibération n°17 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Création du pôle d'échanges multimodal de Domène : bilan de la concertation préalable

2DL230078

Monsieur le Président Sylvain Laval : La délibération suivante est relative à la création du pôle d'échange multimodal de domaine et le bilan de la concertation préalable. Madame la vice-présidente Anne Gérin.

02:09:19

Anne Gérin : Merci monsieur le président. Effectivement, l'objet de cette délibération est de faire un point sur la concertation préalable sur la création du pôle d'échange multimodal de Domaine. Le SMMAG, ainsi que SNCF Gares & Connexions, ont organisé cette concertation préalable règlementaire du 09 novembre au 07 décembre 2022 pour la création de ce pôle d'échange multimodal. Je rappelle que le principe d'un pôle d'échange multimodal est d'offrir aux habitants et aux usagers du secteur une alternative attractive, performante à l'usage individuel de la voiture pour les déplacements du quotidien, en lien notamment avec le développement du RER ferroviaire dans l'aire grenobloise. Les modalités et le déroulement de la concertation sont décrits de façon précise dans la délibération, avec un public qui a été largement informé via différents outils. Des outils portés par le SMMAG ou SNCF Gares, le relai, effectivement, des sites des communes concernées et riveraines, les bulletins d'information municipaux, la presse locale, des brigades de messagers, des affichages sur les communes, un dossier de consultation, bien sûr, en mairie de Domaine et sur les communes tout autour. Beaucoup de différentes formes d'expression étaient mises à disposition du public. Public qui a répondu présent, puisque 160 personnes ont été touchées par ce qu'on appelle les brigades de messagers, 113 personnes ont été présentes à la réunion publique, 116 ont répondu au questionnaire en ligne. Nous avons eu 14 contributions dans les registres et sept courriers adressés aux présidents du SMMAG. Je rappelle que les points qui étaient soumis à la concertation, c'était notamment l'avis des participants sur l'organisation des flux utilisateurs pour l'accès au quai. Les services à ajouter dans l'espace du pôle d'échange multimodal, la place de la végétation et des espaces verts et les principes d'écoconception dans la réalisation de ce projet. Ce que l'on peut retenir des enseignements de la concertation, c'est qu'on a des pratiques de mobilité qui répondent essentiellement à des déplacements pour le travail et les loisirs, et principalement entre Domaine-Grenoble, Revel et

Grenoble, Domène et autres villes de la métropole grenobloise. Qu'on a bien ressenti que les participants souhaitent se déplacer principalement à pied et à vélo jusqu'à ce pôle d'échange et que les habitants extérieurs à Domène pensent utiliser un dépose-minute. Ce qui est également ressorti, c'est qu'il y a une attention portée de façon plus précise sur l'organisation des flux de voyageurs pour l'accès au quai, et donc la nécessité d'avoir une signalétique et une limitation des conflits d'usage. Un point d'attention aussi est porté sur les services proposés dans cet espace public du pôle d'échange multimodal, et notamment sur la capacité à anticiper l'ajout d'aménagement en fonction de l'affluence future et de la flexibilité de la demande. Les principes d'écoconception sont fortement ressortis lors des échanges et notamment dans une approche responsable et raisonnée de ce projet, avec un enjeu porté plus spécifiquement sur la désimperméabilisation des sols et l'infiltration des eaux de pluie, avec la préservation souhaitée des espaces verts et éventuellement développés. On a eu aussi beaucoup de retours concernant l'accès au pôle d'échange multimodal et notamment sur les riverains de ce secteur. Ce qui a été mis en avant, c'est effectivement la connexion à la fois sur le secteur, mais aussi des autres communes et la sécurisation des cheminements cyclables. Les habitants de Domène ont aussi demandé à ce que cette réflexion soit portée au niveau du plan de circulation de la commune. Il y a quelques questions qui ont émergé aussi sur la localisation de ce pôle d'échange multimodal. Le SMMAG considère, à l'issue de ces échanges, que l'intérêt du projet est confirmé en lien avec le projet de la halte ferroviaire et propose de poursuivre avec ses partenaires le projet en tenant compte des remarques exprimées lors de la concertation. Les études d'aménagement seront approfondies, notamment sur l'étude des sols, avec le dispositif SNCF Gares & Connexions. Il y a la volonté, effectivement, d'élaborer un projet qui limitera les nuisances pour les riverains. Concernant l'organisation des flux de voyageurs pour accéder au quai, c'est un enjeu majeur pour SNCF Gares & Connexions et l'ensemble de ses partenaires. Il y a un focus à marquer sur la mise en place d'ascenseurs plutôt que l'insertion de rampes sur l'accès au quai. SNCF Gares & Connexions, en accord avec les partenaires, examinera les adaptations ou les compromis envisageables pour tenir compte de ces remarques. Sur l'aménagement du parking, le SMMAG analysera, avec la commune de Domène, le contexte de stationnement aux alentours du pôle d'échange et proposera une optimisation du parking relais, du dépose-minute et de l'autostop partagé. Il y aura une réflexion sur les stations de recharge des véhicules électriques pour avoir une flexibilité dans l'utilisation. On réfléchit et on souhaite végétaliser au maximum ce parking relais et installer des panneaux solaires. On prévoit d'installer des consignes à vélo sécurisées et pour l'aménagement du parvis modes actifs, le SMMAG s'appuiera sur l'avis des associations d'usagers cyclistes et des personnes à mobilité réduite. Avec la commune de Domène, on réfléchira sur toutes les propositions qui ont été remises au débat sur les services au sein de ce pôle d'échange multimodal, et notamment avec la région. Les principes d'écoconstruction seront intégrés et on s'appuiera sur les études d'un prestataire spécialisé dans ce dispositif pour des réflexions plus avancées. Concernant l'accès au pôle d'échange multimodal, il se fera conjointement et étroitement avec Grenoble-Alpes-Métropole, qui est compétente en matière de voirie, d'ouvrages d'art et d'aménagement cyclable, ainsi que la commune de Domène, pour que l'accès à ce pôle via la rue Marius Charles et le pont soit amélioré pour les piétons et les cycles. Il est proposé au comité syndical d'approuver le bilan de cette concertation, d'engager les procédures et les démarches nécessaires pour mettre en œuvre les suites à donner et d'autoriser le président à poursuivre la concertation tout au long de ce sujet.

02:17:36

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

02:17:42

Coralie Bourdelain: Moi, je voudrais redire que c'est un projet effectivement très important pour les secteurs et qui est très attendu par nos habitants. Étant du secteur, je suis régulièrement interpellée sur le sujet. Je suis ravie que le SMMAG avance sur le pôle d'échange multimodal. Par contre, je suis moins ravie de l'avancement de la halte ferroviaire, sachant qu'on avait une réunion de concertation à laquelle Sylvain et moi avons participé à Domène en décembre, et que, trois jours après cette réunion, on était contactés par SNCF Réseau pour nous dire que la halte ferroviaire ne pourrait peut-être plus se faire là où elle était prévue. Ça, c'était en décembre, on est au mois de juillet. On n'a eu pour le moment aucun copil pour reparler du sujet. Je viens d'apprendre qu'effectivement, un copil devrait se réunir pour en parler, mais en tout cas, je suis très inquiète. J'avoue que je ne donne plus aucun délai à mes administrés, sachant que c'est vraiment un projet qui est important, je le redis, que ce soit pour le Grésivaudan ou la métropole. J'espère qu'on va arriver quand même à le faire avancer et, en tout cas, je suis ravie que le SMMAG avance, quant à lui, sur son projet de PEM.

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

Exposé des motifs

Conformément aux articles L.103-2 du code de l'urbanisme, en application des 2° et 4° de l'article R103-1 du code de l'urbanisme, le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) et SNCF Gares & Connexions ont organisé conjointement une concertation préalable réglementaire du 9 novembre au 7 décembre 2022 sur le projet de création d'un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) à Domène. Cette concertation faisait suite à la réalisation d'études portant d'une part sur la création de la halte ferroviaire (quais et accès aux quais), sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions et sur l'aménagement du PEM, sous maîtrise d'ouvrage SMMAG.

Pour mémoire, la création de ce PEM a pour objectif principal d'offrir, aux habitants et aux usagers du secteur, une alternative attractive et performante à l'usage individuel de la voiture pour les déplacements du quotidien, en lien avec le développement du RER ferroviaire dans l'aire grenobloise.

Modalités et déroulement de la concertation préalable

Le public a été informé par différents moyens et a pu exprimer son avis selon plusieurs canaux : sites internet, brigade de messagers, réunion publique, registres papier, courriers.

Plusieurs outils ont été utilisés pour l'information du public :

- Une page dédiée sur les sites internet du SMMAG et de SNCF Gares & Connexions ;
- Des informations sur les sites internet de Grenoble - Alpes Métropole, des communes du Versoud, Saint-Jean-Le-Vieux, Domène, Biviers, Saint-Ismier, Montbonnot-Saint-Martin, Revel, Murianette ;
- Des articles dans les bulletins d'information des communes de Revel, Le Versoud, Domène, Montbonnot-Saint-Martin et Biviers ;
- Un article le 5 novembre 2022 et deux encarts presse les 8 et 9 novembre 2022 dans le Dauphiné Libéré ;
- Quatre « brigades » de messagers (deux à Domène, une à Inovalée Montbonnot et une à Revel) avec distribution de flyers ;
- Une affiche en mairie de Domène, Le Versoud, Revel, Saint-Jean-Le-Vieux, Montbonnot-Saint-Martin, Saint-Ismier, Murianette et Biviers, avec les dates précises de la concertation ;
- La mise à disposition du dossier de concertation consultable en mairie de Domène, Le Versoud, Revel, Saint-Jean-Le-Vieux, Montbonnot-Saint-Martin, Saint-Ismier, Murianette et Biviers, et au siège du SMMAG aux jours et horaires d'ouverture, ainsi qu'en ligne sur le site internet du SMMAG (www.smmag.fr), où il pouvait également être téléchargé.

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

- Des registres d'expression libre, en format papier, étaient mis à disposition en mairie de Domène, Le Versoud, Revel, Saint-Jean-Le-Vieux, Montbonnot-Saint-Martin, Saint-Ismier, Murianette et Biviers, et au siège du SMMAG ;
- Un questionnaire, en format numérique, était disponible sur le site internet du SMMAG ;
- La possibilité d'adresser un courrier à Monsieur le Président du SMMAG ;
- Une réunion publique, avec un temps de présentation et d'échanges en plénière et un temps d'échange en atelier le 1^{er} décembre 2022 de 18h30 à 20h30 à Domène.

La démarche a rencontré son public : 160 personnes ont été touchées par les « brigades » de messagers, 113 personnes ont participé à la réunion publique, 116 personnes ont répondu au questionnaire en ligne, 14 personnes ont rédigé une contribution dans les registres et 7 personnes ont adressé un courrier au Président du SMMAG.

Ainsi, les modalités prévues par la délibération du SMMAG du 22 septembre 2022 ont été respectées et renforcées.

Rappel des points soumis à la concertation

Lors de la concertation, l'avis des participants était particulièrement attendu sur l'organisation des flux d'utilisateurs pour accéder aux quais, les services à ajouter sur l'espace du PEM, la place de la végétation et des espaces verts et les principes d'éco-conception à retenir pour le projet.

Synthèse des enseignements de la concertation

La concertation a donné au public l'opportunité d'exprimer leurs attentes, leurs remarques, leurs idées, et a permis, lors de la réunion-atelier, les échanges de points de vue.

Les pratiques de mobilité avec le pôle d'échanges multimodal :

Environ 78% des répondants au questionnaire et de participants à la réunion publique prévoient d'utiliser le PEM en 2027 de manière occasionnelle ou régulière.

Le travail et les loisirs sont les principaux motifs de déplacement envisagés par les participants.

Les participants à la concertation feraient principalement le déplacement entre Domène et Grenoble, Revel et Grenoble, Domène et une autre ville de la métropole grenobloise.

Les participants envisagent de se déplacer principalement à pieds et à vélo jusqu'au PEM de Domène. Les habitants extérieurs à Domène pensent utiliser le dépose-minute.

L'organisation des flux de voyageurs pour accéder aux quais :

Tous les principes proposés apparaissent clefs aux participants pour assurer une bonne circulation de tous les usagers dans la halte ferroviaire. Une attention toute particulière est portée à la palette de modes de déplacements disponibles. De plus, pour les participants, la fluidité des flux dépend en grande partie de la qualité de la signalétique et de la limitation des conflits d'usages.

Une diversité d'aménagements est attendue par les participants pour atteindre les quais. En ordre de préférence, les participants privilégient la rampe, puis l'escalier et enfin l'ascenseur.

Les services proposés sur l'espace public du PEM :

Les participants estiment dans leur majorité que les services de mobilité proposés par le SMMAG sont plutôt adaptés. En particulier, la diversité des services proposés sur l'espace public du projet (dépose minute, aires de covoiturage, bornes de recharge pour véhicules électriques, ...) plaît aux participants.

Les aménagements les plus demandés sont ceux favorisant la détente, de types culturels et de découverte de la nature. Il est proposé d'anticiper l'ajout d'aménagements en fonction de l'affluence future et une certaine flexibilité est demandée.

Principes d'éco-conception :

Les participants se sont montrés forces de proposition au sujet de l'éco-conception du PEM. Nombreux d'entre eux ont à cœur de développer le projet en l'inscrivant dans une approche responsable et raisonnée.

Ainsi, l'amélioration des performances énergétiques est une priorité soulignée par l'ensemble des participants, avec une sobriété énergétique dans la conception et le fonctionnement du PEM.

Les matériaux éco-responsables et peu énergivores devraient pouvoir répondre à l'évolution du climat et au bien-être des usagers.

D'autre part, pour de nombreux participants, un enjeu réside également dans la désimperméabilisation des sols et la bonne infiltration de l'eau de pluie, par la végétalisation de l'espace public.

Enfin, la préservation de la faune et la flore doménoise est un véritable point d'attention dans le projet de construction du PEM pour les participants. Pour préserver la biodiversité existante, il est souhaité que les espaces verts soient préservés et développés davantage.

Autres sujets évoqués par les participants :

L'accès au PEM a cristallisé l'intérêt de nombreux participants.

Aujourd'hui, depuis Domène et les villes alentours, l'accès au PEM à vélo apparaît inadapté aux yeux de nombreux participants, qui proposent ainsi une meilleure connexion aux autres communes et une sécurisation des cheminements cyclables et traversées piétonnes.

Un accès direct entre la future passerelle de la halte ferroviaire et « l'impasse » de la rue du Grésivaudan semble pour de nombreux participants être l'option privilégiée pour permettre un accès en modes doux et éviter le pont et la rue Marius Charles.

De nombreux Doménois souhaitent que l'aménagement du PEM soit plus corrélée à la réflexion sur le plan de circulation au sein de la commune. Le réaménagement du pont et de la rue Marius Charles apparaît aujourd'hui prioritaire pour la plupart des participants. Son amélioration, attendue de longue date permettrait ainsi une meilleure circulation des modes actifs selon les participants.

En second lieu, les services et aménagements ont fait l'objet de nombreuses remarques de participants. Ils souhaitent que l'accent soit ainsi placé sur le développement et l'amélioration de l'offre de transports en commun. Des demandes concernant l'offre ferroviaire à venir ont aussi été avancées. Il est important pour eux que les tarifs soient incitatifs.

Enfin, si la localisation du PEM pose question à quelques participants, c'est aussi le risque de nuisances sonores, visuelles, qui est souligné par les riverains du projet.

Suites à donner

Au regard des avis exprimés, le SMMAG considère que l'intérêt du projet est confirmé, et propose à ses partenaires de poursuivre le projet en tenant compte des remarques exprimées lors de la concertation.

Les études d'aménagement seront donc approfondies, avec notamment des études de sols et de fondations et des études détaillées des principes constructifs par SNCF Gares et Connexions. Les nouvelles données techniques qui résulteront de ces études pourront conduire à des adaptations du projet, par rapport à celui présenté lors de la concertation. Les maitres d'ouvrage, tout au long des études nécessaires à l'aboutissement de ce projet, répondront au mieux aux remarques exprimées lors de la concertation.

Les maitres d'ouvrage ont bien noté toutes les remarques faites par les riverains. Ils veilleront, dans la suite des études, à élaborer un projet qui limitera les nuisances pour les riverains. A l'issue des études plus détaillées, il sera possible de présenter aux riverains, lors de concertations ultérieures, les impacts prévisibles du projet pendant le chantier et une fois le PEM mis en service.

Concernant l'organisation des flux voyageurs pour accéder aux quais

Ce sujet est un enjeu majeur pour SNCF Gares & Connexions et ses partenaires. Différentes réflexions ont été menées afin de définir la meilleure solution à mettre en œuvre, pour identifier le meilleur compromis entre toutes les composantes du projet : répartition des espaces entre les différents modes de transport, signalétique à mettre en œuvre, solutions pour gérer les dénivelés... Il ressort qu'au regard des contraintes actuelles, de la présence de remblais conséquents, et d'une faible largeur d'emprise disponible, la mise en place d'ascenseur est préférable à l'insertion de rampes. A noter que, comme cela a été partagé lors de la réunion de concertation, il n'y a pas, à ce jour, de solution idoine validée par l'ensemble des associations de personnes en situation de handicap, permettant d'assurer l'accessibilité en toute autonomie, pour tous les types de handicap.

SNCF Gares & Connexions, en accord avec les partenaires, examinera si des adaptations et/ou compromis sont envisageables, vis-à-vis des différents enjeux mis en avant lors de la concertation, afin d'améliorer la solution d'aménagement proposée.

Concernant l'aménagement du parking

Le SMMAG analysera avec la commune de Domène le contexte de stationnement aux alentours du PEM et proposera une optimisation du parking-relais (nombre de places, fonctionnement, sécurisation, position des entrées, sorties, possibilité d'y stationner un bus privé...), du dépôt minute et de l'auto-stop.

Pour les stations de recharges de véhicules électriques, le SMMAG proposera en plus des obligations réglementaires, un système flexible pour pouvoir ajouter facilement des bornes si besoin.

Le SMMAG souhaite végétaliser au maximum le parking relais et le PEM dans son ensemble et installer des panneaux solaires.

Le SMMAG prévoit d'installer des consignes vélo sécurisées dont le nombre pourra être augmenté en fonction du besoin. Ce sera aussi le cas des stationnements vélo avec arceaux.

Pour l'aménagement du parvis mode actifs, le SMMAG s'appuiera et recueillera l'avis des associations d'usagers cyclistes et de personnes à mobilité réduite.

Une réflexion sera conduite par rapport à la desserte du PEM par les bus, en lien avec la réorganisation globale du réseau de transports en commun qui est à l'étude.

Concernant les services au sein du PEM

Le SMMAG examinera avec la commune de Domène toutes les propositions des participants. La Région étant l'autorité organisatrice compétente pour les TER, le SMMAG lui relaiera les demandes sur le sujet train + vélo.

Concernant les principes d'éco-conception

Le SMMAG a bien noté toutes les propositions des participants. Il s'entourera dans les phases suivantes des études d'un prestataire spécialisé en éco-conception pour bénéficier des réflexions les plus avancées dans ce domaine, que cela soit pour la sobriété énergétique, les matériaux, la réduction de l'empreinte carbone, la préservation de la biodiversité et la gestion de l'eau.

Concernant l'accès au PEM

Le SMMAG continuera à travailler étroitement avec Grenoble-Alpes Métropole, compétente en matière de voirie, ouvrages d'arts et aménagements cyclables, et la commune de Domène pour que l'accès au PEM via la rue Marius Charles et le pont soit amélioré pour les piétons et les cycles.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

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

Vu la délibération du SMMAG du 22 septembre 2022 MULTIMOBILITES - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Création du pôle d'échanges multimodal de Domène : définition des objectifs poursuivis et des modalités de la concertation préalable,

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 29 juin 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

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

21,375 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 : 5 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Rapporteur : Coralie BOURDELAIN

- **Délibération n°18 - Mobilités urbaines - Adaptation d'offre réseau MTag et MTougo - expérimentation navette Charmant Som et offre exceptionnelle pour la coupe ICARE**

2DL230087

Monsieur le Président Sylvain Laval : La dernière délibération est relative aux mobilités urbaines, à l'adaptation de l'offre du réseau TouGo pour un service exceptionnel en vue de la coupe Icare. Madame Bourdelain ?

02:19:19

Coralie Bourdelain : Oui, ce sera la dernière délibération que je porterai. Par rapport à ce qu'on a reçu par contre, tout ce qui concerne le site de Chamechaude et ne sera pas mis en place pour des problèmes de disponibilité des transporteurs et un problème de coût, on en reparlera peut-être ultérieurement. On va se concentrer sur l'offre qui va être proposée à l'occasion de la 50e édition de la coupe Icare qui se déroulera, je le rappelle, du 19 au 24 septembre. Un travail a été fait avec l'organisation de la coupe Icare et en accord avec la communauté de communes du Grésivaudan et le conseil départemental. Le SMMAG propose de mettre une offre complémentaire à l'offre actuelle Icare en bus. Les samedis et dimanches qui, actuellement, sont les samedis et dimanches de 9 heures à 19 heures pour qu'on facilite l'usage des transports en commun, parce que pendant cette manifestation, il y a énormément de voitures qui circulent et qui essaient de monter sur le plateau, ce qui n'est pas évident. La ligne 305, Lumbin, Plateau des Petites Roches qui circule actuellement d'avril à fin août, elle sera remise en service du mardi au vendredi au tarif de 1 euro par trajet, et elle sera complétée par une offre de soirée, du mardi au jeudi, de 19 à 23 heures et nocturne les vendredis et samedis de 19 heures à 1 heure du matin. On vous propose que le SMMAG prenne en charge cette organisation pour un budget de 6 600 euros, et ce montant concerne la mise en place d'un car de tourisme avec grande soute pour les transports des parapentes, de 50 places, et une course par heure dans chaque direction, sur des amplitudes horaires élargies jusqu'à 23 heures en semaine et jusqu'à 1 heure du matin le vendredi et le samedi. Les Icare en bus sont déjà pris en charge dans le contrat d'exploitation M TouGo. Voilà monsieur le président, merci.

02:21:04

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci, monsieur le président Baile.

02:21:07

Henri Baile : Oui, c'est simplement pour souligner l'intérêt de la coupe Icare, à la fois pour le Grésivaudan, le territoire national et voire au-delà. À ce titre, je voudrais souligner l'intelligence territoriale qui s'établit autour de cet événement et remercier particulièrement, à la fois le SMMAG et le M TAG par l'apport qui est le leur pour faciliter ce type d'événements sur le territoire, ce qui a été le cas déjà la semaine dernière pour l'inauguration du musée d'Alleverd, avec le pelliculage des tramways. Cette intelligence territoriale est à souligner, elle est importante parce que c'est ainsi qu'un territoire peut avancer dans l'intérêt général et non pas dans les polémiques politiciennes locales qui sont souvent sans intérêt.

02:21:57

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci beaucoup. Y a-t-il d'autres demandes de prise de parole ? Je n'en vois pas. Je précise que, pour la mise aux voix de la délibération, ça ne concerne que la partie coupe Icare. L'autre partie est retirée. Nous ne délibérons que sur la partie relative à la coupe Icare. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? Je n'en vois pas. C'est adopté.

Exposé des motifs

Ponctuellement, le SMMAG accompagne des événements du territoire en expérimentant une offre de transport en commun adaptée à la situation des sites ou événements.

A l'occasion de la 50ème édition de la coupe Icare, qui se déroulera du 19 au 24 septembre prochain, à la demande de l'organisation de la Coupe et en accord avec les partenaires institutionnels (Communauté de Communes Le Grésivaudan et Conseil Départemental de l'Isère) le SMMAG propose de mettre en place une offre complémentaire à l'offre contractuelle « Icarebus » (les samedi et dimanche de 9h à 19h) afin de faciliter l'usage des transports en commun.

La ligne 305 (Lumbin – Plateau des Petites Roches) qui circule d'avril à fin août serait remise en service du mardi au vendredi au tarif de 1€ par trajet. Elle serait complétée par une offre de soirée du mardi au jeudi (de 19h à 23h) et nocturne les vendredis et samedis (de 19h à 1h).

Il est proposé que le SMMAG, prenne à sa charge l'organisation de cette offre bus supplémentaire, pour toute la durée de la Coupe Icare pour un montant de 6 600 € (budget Grésivaudan). Ce montant concerne la mise en place d'un car de tourisme avec grandes soutes pour le transport des parapentes de 50 places et une course par heure dans chaque direction sur des amplitudes horaires élargies (jusqu'à 23h en semaine et jusqu'à 1h les vendredi et samedi). Les Icarebus sont déjà pris en charge dans le contrat d'exploitation M TouGo.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

Vu l'article L.3135-1 et R.3135-5 du Code de la commande publique ;

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

Vu le contrat de délégation de service public de transport collectif de voyageurs conclu avec la société GR4

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 29 juin 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide la mise en place de la ligne 305 Lumbin – Plateau des Petites Roches renforcée en soirée du 19 au 24 septembre 2023 pour un montant de 6 600€ dans le cadre de la DSP GR4

19 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

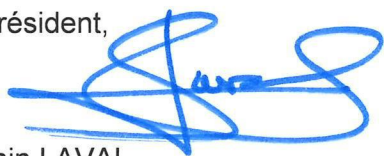
Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci beaucoup. Nous en avons fini avec l'ordre du jour du comité. La séance est levée, mais nous allons pouvoir écouter les cinq minutes de l'observatoire des mobilités.

La séance est levée à 11h16

Le Président,



Sylvain LAVAL

Le Secrétaire de Séance,

Simon FARLEY

