



COMITE SYNDICAL DU SMMAG

Séance du jeudi 16 novembre 2023 à 09 heures 00

Procès-verbal

Le jeudi seize novembre deux mille-vingt-trois à 9 h 00, le comité syndical du SYNDICAT MIXTE DES MOBILITES DE L'AIRE GRENOBLOISE (SMMAG) s'est réuni dans l'Hémicycle Claude LORIUS – Immeuble Malraux – 3° étage - 1 place André Malraux - 38000 GRENOBLE sur la convocation en date du dix novembre deux mille-vingt-trois et sous la présidence de Sylvain LAVAL.

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

Nombre de votants, présents et représentés : **25**

Présents

Délégués de GRENOBLE-ALPES METROPOLE

Titulaires : Maxence ALLOTO, Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Brahim CHERAA, Florent CHOLAT, Sylvain LAVAL, Jean-Yves PORTA, Laëtitia Rabih pouvoir à Jérôme BUISSON de la n°1 à la n°8, Alban ROSA, Bertrand SPINDLER, Laurent THOVISTE, Jean-Paul TROVERO

Suppléant : Jérôme BUISSON

Délégués de la Communauté de Communes du GRESIVAUDAN

Titulaires : Henri BAILE, Coralie BOURDELAIN

Délégués de la Communauté d'Agglomération du PAYS VOIRONNAIS

Titulaires : Bruno CATTIN, Anthony MOREAU, Luc REMOND

Délégués du DEPARTEMENT DE L'ISERE

Titulaire : Anne GERIN

Absents ayant donné pouvoir sur toute la séance

Délégués de Grenoble-Alpes Métropole

Titulaires : Dominique ESCARON pouvoir à Laurent THOVISTE, Simon FARLEY pouvoir à Jean-Yves PORTA, Christophe FERRARI pouvoir à Bertrand SPINDLER,

Délégués de la Communauté de Communes du GRESIVAUDAN

Titulaires : François BERNIGAUD pouvoir à Coralie BOURDELAIN,

Délégués du DEPARTEMENT DE L'ISERE

Titulaires : Christophe SUSZYLO pouvoir à Anne GERIN, Sandrine MARTIN-GRAND
pouvoir à Luc REMOND

Absents

Délégués de la Communauté d'Agglomération du PAYS VOIRONNAIS

Titulaire : Nadine REUX

Délégués de la Communauté de Communes du GRESIVAUDAN

Titulaire : Christelle MEGRET

Délégués du DEPARTEMENT DE L'ISERE

Titulaire : Joëlle HOURS

Anthony MOREAU a été nommé secrétaire de séance

Table des matières

Administration générale - Ressources humaines.....	4
- Délibération n°1 - Compétences obligatoires - Modification du règlement intérieur de la Commission d'Appel d'Offres (CAO) du SMMAG.....	4
- Délibération n°2 - Compétences obligatoires - Commission de Délégation de Service Public du SMMAG - Modification de la composition de la commission.....	5
Finances.....	6
- Délibération n°3 - Compétences obligatoires - Budget Principal - Changement de nomenclature M43 en M57.....	6
- Délibération n°4 - Compétences obligatoires - Budget Principal - Décision modificative n°2.....	8
- Délibération n°5 - Mobilités urbaines - Budget Annexe Mobilités urbaines - Décision modificative n°2.....	9
- Délibération n°6 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Budget annexe Mobilités Partagées - Décision modificative n°3.....	12
- Délibération n°7 - Compétences obligatoires - Liste des associations et fondations exonérées de versement mobilité à compter du 1er janvier 2024.....	15
- Délibération n°8 - Compétences obligatoires - Clés de répartition budgétaire entre EPCI membres pour financer les études concourant à l'élaboration du Plan de Mobilité.....	17
Politique de déplacements.....	19
- Délibération n°9 - Mobilités urbaines - Transport par câble : Convention d'études et travaux entre le SMMAG et ORANGE.....	19
- Délibération n°10 - Mobilités urbaines - Transport par câble : Convention d'études et travaux entre le SMMAG et GRDF.....	21
- Délibération n°11 - Mobilités urbaines - Transport par câble : Convention de travaux entre le SMMAG et RTE - ligne 63 000 V.....	22
- Délibération n°12 - Mobilités urbaines - Convention de superposition d'affectation et de gestion de l'espace public métropolitain.....	24
Politique de déplacements.....	25
- Délibération n°13 - Mobilités urbaines - Validation de l'Avant-Projet de création d'une voie nouvelle à Meylan pour l'amélioration de la ligne de bus C1.....	25
- Délibération n°14 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Convention de financement des travaux de suppression du passage à niveau n°27 de Brignoud - Ouvrage de franchissement pour les modes actifs.....	28
- Délibération n°15 - Mobilités urbaines - Tarification des réseaux de transports du SMMAG: extension de la tarification solidaire et modifications des grilles tarifaires MTag et MTougo, application à la grille tarifaire MVélo+.....	30
- Délibération n°16 - Mobilités urbaines - Validation du Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables.....	48

00:01:01

Monsieur le Président Sylvain Laval: Bonjour à toutes et à tous. Je vous propose de débiter cette séance. Nous allons commencer par l'appel des présents. Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Maxence ALLOTO, Florent CHOLAT, Alban ROSA, Jean-Yves PORTA, Dominique ESCARON est absent et a donné pouvoir à Laurent THOVISTE, Simon FARLEY est absent et a donné pouvoir à Jean-Yves PORTA, Christophe FERRARI est absent et a donné pouvoir à Bertrand SPINDLER. Marc Oddon est absent et a donné pouvoir à Jérôme BUISSON. Brahim CHERRA, Laëtitia RABIH n'est pas arrivée, Bertrand SPINDLER, Laurent THOVISTE, Jean-Paul TROVERO. Bruno CATTIN, Anthony MOREAU, Luc REMOND, Nadine REUX n'est pas là. Henri BAILE, François BERNIGAUD n'est pas là. Christelle MEGRET, non plus. Anne GERIN. Madame Coralie BOURDELAIN, Madame Coralie BOURDELAIN est porteuse du pouvoir de monsieur BERNIGAUD. Sandrine MARTIN-GRAND est absente et a donné pouvoir à monsieur Luc REMOND. Christophe SUSZYLO est absent et a donné pouvoir à Anne GERIN. Puis, Joëlle HOURS est absente. Le quorum est atteint. Je vous propose de désigner un ou une secrétaire de séance. Y a-t-il un candidat, une candidate ? Anthony MOREAU est désigné secrétaire de séance. Vous avez reçu le procès-verbal de la séance du 28 septembre dernier. Est-ce que cela appelle des observations ? Je n'en vois pas. Je vous propose de mettre aux voix. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? Merci à vous. Vous avez également reçu le rapport sur les décisions adoptées par délégation du comité. Je ne pense pas que ça appelle des remarques particulières. Je vous propose d'en venir à l'ordre du jour.

ADMINISTRATION GENERALE - RESSOURCES HUMAINES

- Délibération n°1 - Compétences obligatoires - Modification du règlement intérieur de la Commission d'Appel d'Offres (CAO) du SMMAG

2DL230166

00:03:02

Monsieur le Président Sylvain Laval: La première délibération est relative à la modification du règlement intérieur de la Commission d'Appel d'Offres. Je vous rappelle que nous avons adopté en décembre 2020 le règlement de notre Commission d'Appel d'Offres qui doit définir les modalités d'organisation et notamment, dans son article quatre. Il y est stipulé la durée des fonctions des membres avec un mandat de commission qui est conforme à celui de notre comité syndical. Il est possible, pour les membres de la CAO, de démissionner en cours de mandat en informant le président. Il s'agit ici de préciser, pour des raisons pratiques, les conditions de remplacement partiel sans avoir nécessairement à renouveler l'intégralité de la commission. Ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Il vous est proposé de modifier l'article quatre de ce règlement intérieur de la CAO au niveau de la durée de fonction des membres. Cela, en stipulant que le mandat prend toujours fin avec celui de l'assemblée qui les a désignés. Que cependant, le remplacement total de la CAO n'est pas obligatoire dans les cas où nous pouvons toujours garantir l'expression pluraliste des élus en son sein et conformément au Code général des collectivités territoriales. Ainsi, un membre de la CAO peut démissionner sous réserve d'en informer le président par écrit. Le remplacement partiel des membres est possible par désignation du comité syndical, sous réserve que cette nomination garantisse le principe du pluralisme et s'opère dans le respect de la représentation proportionnelle au plus fort reste. Voilà ce qui vous est proposé de modifier dans le règlement intérieur de la CAO. Est-ce que cela appelle des remarques de votre part ? Je propose de le mettre aux voix. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? C'est adopté.

Exposé des motifs

Par délibération en date du 17 décembre 2020, le SMMAG a adopté le règlement intérieur de la Commission d'Appel d'Offre (CAO).

Les réunions de la CAO étant soumises à une obligation de quorum, au regard de l'évolution de la réglementation et afin d'assurer le bon fonctionnement de la commission, il revient au comité syndical de définir les règles relatives au remplacement des membres titulaires ou suppléants qui auraient formulé par écrit leur démission de cette commission.

La rédaction actuelle de l'article 4 du règlement intérieur de la CAO prévoit :

« Article 4 : Durée des fonctions des membres :

Le mandat des membres et du Président de la CAO prend fin avec celui de l'assemblée qui les a désignés, sans préjudice de la possibilité de procéder à un renouvellement intégral de la commission, si nécessaire.

Un membre de la CAO peut démissionner sous réserve d'en informer le Président par écrit. S'il n'est plus possible de pourvoir au remplacement d'un membre titulaire de la CAO par un suppléant inscrit sur la liste, il doit être procédé au renouvellement intégral de la CAO, titulaires et suppléants inclus. »

Afin d'autoriser le renouvellement partiel de la commission d'appel d'offre, il est proposé de modifier l'article 4 du règlement intérieur de la CAO comme suit :

« Article 4 : Durée des fonctions des membres :

Le mandat des membres et du Président de la CAO prend fin avec celui de l'assemblée qui les a désignés, sans préjudice de la possibilité de procéder à un renouvellement intégral de la commission, si nécessaire.

Le remplacement total de la CAO n'est obligatoire que dans le cas où sa composition ne permet plus de garantir l'expression pluraliste des élus en son sein, conformément aux prescriptions de l'article L.2121-22 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Un membre de la CAO peut démissionner sous réserve d'en informer le Président par écrit. Le remplacement partiel des membres de la CAO est possible, par désignation du comité syndical du SMMAG, sous réserve que cette nomination garantisse le principe du pluralisme et s'opère dans le respect de la représentation proportionnelle au plus fort reste ».

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

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

Vu les articles L.1411-5, L.1414-2 et L.2121-22 du Code Général des Collectivités Territoriales

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 09 novembre 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve les modifications de l'article 4 du règlement intérieur de la Commission d'appel d'offres telles qu'énoncés ci-dessus, les autres articles du règlement intérieur de la Commission d'Appel d'Offres adoptés lors du comité syndical du 17 décembre 2020 restant inchangés.

25 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 16 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

Département de l'Isère : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

- Délibération n°2 - Compétences obligatoires - Commission de Délégation de Service Public du SMMAG - Modification de la composition de la commission

2DL230160

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante est relative à la Commission de délégation de service public, la CDSP. Il vous est proposé une modification suite au changement de désignation de représentants par la Métropole. Il vous est proposé de désigner monsieur Anthony MOREAU comme membre titulaire de la CDSP, il était jusqu'à présent suppléant. Je vous redonne la composition de cette commission. Sont membres titulaires, madame Christelle MEGRET, monsieur Bertrand SPINDLER, monsieur Brahim CHERRA, monsieur François BERNIGAUD et, si vous l'adoptez, monsieur Anthony MOREAU. Les membres suppléants sont madame BOURDELAIN, monsieur FERRARI, et je rappelle que cette commission est présidée par délégation par monsieur Luc REMOND. Y a-t-il des remarques ? Je vous propose de mettre en voix. Y a-t-il des oppositions ? des abstentions ? C'est adopté.

Exposé des motifs

Par délibération en date du 7 juillet 2023, Grenoble-Alpes Métropole a procédé à une modification de ses représentants au sein du SMMAG.

Suite à cette délibération, Yann MONGABURU n'étant plus représentant de Grenoble-Alpes Métropole au sein du SMMAG, il convient d'opérer une modification de la composition de la Commission de Délégation de Service Public (CDSP) du SMMAG. Il est proposé de désigner Anthony MOREAU, actuel membre suppléant de la CDSP, en qualité de membre titulaire de cette commission.

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 l'article L.1411-5 du Code Général des Collectivités Territoriales,

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 09 novembre 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Désigne Anthony MOREAU membre titulaire de la CDSP du SMMAG,
- Prend acte que la Commission de Délégation de Service Public du SMMAG est désormais composée comme suit :
 - Membres titulaires : Christelle MEGRET, Bertrand SPINDLER, Brahim CHERAA, François BERNIGAUD, Anthony MOREAU
 - Membres suppléants : Coralie BOURDELAIN, Christophe FERRARI

Pour rappel, par délégation, le Président du SMMAG a confié la présidence de la CDSP du SMMAG à Luc REMOND.

24 voix pour - 1 déport (Anthony MOREAU)

Grenoble-Alpes Métropole : 16 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 2 voix pour – 1 déport (Anthony MOREAU)

Département de l'Isère : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

FINANCES

Délibération n°3 - Compétences obligatoires - Budget Principal - Changement de nomenclature M43 en M57

2DL230148

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous arrivons dans le domaine des finances, au budget principal et une première délibération relative au changement de nomenclature. Monsieur le vice-président Bruno CATTIN.

00:06:06

Bruno CATTIN: Merci. Bonjour à toutes et à tous. Le premier point est un changement de nomenclature comptable, mais ce n'est pas simplement un jeu d'écriture. Vous verrez qu'il y a un impact qui pourrait être important pour le SMMAG. Ce budget, le budget principal, perçoit le produit du versement mobilité qui est considéré comme une taxe affectée. Ce budget peut être qualifié de service public administratif nécessitant la norme M57 et non de service public industriel et commercial soumis à la norme M4. Cette modification comptable redonnerait au SMMAG une capacité de financement plus importante, notamment sur les aménagements ferroviaires. Plus spécifiquement, ça serait 10 millions qui seraient attendus au SMMAG sur les projets ferroviaires de la halte de Pont-de-Claix et de Domène, la halte de Tencin. Tout ça au côté de l'État, de la région, du département et des EPCI. Faute de réponse, puisque l'on a beaucoup sollicité les autorités concernées par ce choix-là, il est proposé de prendre cette délibération et d'imposer les délais réglementaires pour que l'on ait une réponse que l'on peut souhaiter favorable.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Effectivement, cette délibération n'est pas anodine, elle est même structurante et de tout bon sens pour notre syndicat au regard des enjeux qui sont derrière. Enjeux à la fois sur les investissements majeurs et sur une proposition qui ne sort pas de nulle part, puisqu'elle existe dans d'autres structures comparables à la nôtre en France. C'est aussi en comparant à cela que nous avons pu aboutir à cette proposition-là, en espérant que la règle administrative du silence de vos accords puisse s'appliquer. Toutefois, nous aurons sans difficulté les manifestations des services de l'État si c'est nécessaire. Je vous propose de mettre aux voix cette délibération. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? C'est adopté.

Exposé des motifs

Il est proposé de modifier la nomenclature comptable du Budget Principal du SMMAG pour passer de la M43 à la M57.

En effet, le Budget Principal du SMMAG a pour objet la planification et la coordination des mobilités (leur déclinaison opérationnelle se faisant dans les budgets annexes). Il ne perçoit aucune recette des usagers puisqu'elles sont perçues par les 2 budgets annexes.

Ce budget perçoit le produit du Versement Mobilité qui est une taxe affectée (comme la Taxe d'Enlèvement des Ordures Ménagères perçue sur des budgets en M57). Pour l'ensemble de ces éléments, ce budget peut être qualifié de Service Public Administratif avec une nomenclature comptable M57 et non de Service Public Industriel et Commercial soumis à une nomenclature comptable de type M4.

Par ailleurs, ce budget n'est pas assujéti à la TVA contrairement aux 2 budgets annexes.

De plus, le plan comptable spécifique M43 applicable aux services publics locaux de transport ne permet pas le financement de projets sous maîtrise d'ouvrage en section d'investissement.

Or, le Conseil national de la comptabilité, puis le Conseil de normalisation des comptes publics (CNoCP), ont reconnu la spécificité de l'action publique locale et admis que les subventions d'équipements versées n'étaient pas des charges, mais bien des actifs spécifiques. Ce traitement comptable s'appuie notamment sur le caractère spécifique de cet actif utilisé comme un dispositif d'investissement indirect dont la collectivité attend un retour pour ses administrés sous forme de potentiel de service.

Cette modification comptable redonne au SMMAG une capacité de financement plus importante notamment sur les aménagements ferroviaires, projets partenariaux sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau ou SNCF Gares et connexion. Dans le contexte actuel de lutte contre le réchauffement climatique, le développement du ferroviaire participe à la décarbonation des transports.

Plus spécifiquement, ce sont plus de 10 M€ qui sont déjà attendus de la part du SMMAG sur les projets ferroviaires de la Halte de Pont de Claix et de Domène et de la halte de Tencin aux côtés de l'Etat, de la Région, du Département et des EPCI.

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 09 novembre 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve le changement de nomenclature du budget principal en M57.

25 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 16 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

Département de l'Isère : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

- **Délibération n°4 - Compétences obligatoires - Budget Principal - Décision modificative n°2**

2DL230152

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante est une décision modificative numéro deux.

00:08:30

Bruno CATTIN: Ça concerne le budget principal et ça concerne, à l'intérieur de ce budget, uniquement, la section de fonctionnement. Elle s'équilibre grâce à la réduction de la subvention permettant le reversement des produits "versement mobilité" au budget annexe sur le territoire de la Métropole et du Grésivaudan. Cela, afin de financer la hausse des charges de personnel qui se sont traduites par une augmentation, une revalorisation du point de l'indice au premier juillet 2023. Concernant le Pays Voironnais, il y aura une participation supplémentaire de 4 000 euros pour financer ces charges de personnel supplémentaire.

00:09:14

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Y a-t-il des remarques ? Je vous propose de mettre aux voix. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? Quatre abstentions. La délibération est adoptée.

Exposé des motifs

Le budget primitif 2023 a été approuvé par délibération du 9 mars 2023. Une première décision modification a été approuvée par délibération du 28 septembre 2023.

Cette décision modificative ne concerne que la section de fonctionnement. Elle s'équilibre en dépenses et en recettes en fonctionnement, notamment grâce à la réduction de la subvention permettant le reversement des produits VM aux budgets annexes sur le territoire métropolitain et du Grésivaudan afin de financer la hausse des charges de personnel. Pour le Pays Voironnais une participation supplémentaire prévisionnelle de 4 K€ est inscrite pour financer les charges de personnel supplémentaires.

Les évolutions budgétaires sont présentées ci-dessous par chapitre :

Section d'exploitation

Recettes de fonctionnement

CHAP.	RECETTES	Total BP 2023	Total DM1 2023	Total DM2 2023	Total BP + DMs 2023
73	Versement Mobilité	137 300 000,00	2 200 000,00	0,00	139 500 000,00
74	Participation CD 38	285 559,00	0,00	0,00	285 559,00
	Participation CAPV	442 008,00	395 145,65	4 000,00	841 153,65
75	Compensation VM	584 000,00	0,00	0,00	584 000,00
Total recettes réelles de fct		138 611 567,00	2 595 145,65	4 000,00	141 210 712,65
002	Résultat de fonctionnement reporté	0,00	306 620,35	0,00	306 620,35
Total recettes réelles de fonctionnement		138 611 567,00	2 901 766,00	4 000,00	141 517 333,00
042	Opération d'ordre de transfert sections	27 100,00	0,00	0,00	27 100,00
Total recettes de fonctionnement		138 638 667,00	2 901 766,00	4 000,00	141 544 433,00

Chapitre 74 – Subvention d'exploitation :

La hausse des charges de personnel entraîne une augmentation prévisionnelle de la participation de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais de 4 K€.

Dépenses de fonctionnement

CHAP.	DEPENSES	Total BP 2023	Total DM1 2023	Total DM2 2023	Total BP + DMs 2023
011	Charges à caractère général	2 413 852,00	129 960,00	0,00	2 543 812,00
012	Charges de personnel	1 599 493,00	0,00	19 000,00	1 618 493,00
014	Atténuations de produits	15 000,00	10 000,00	0,00	25 000,00
65	Autres charges de gestion courante	291 805,00	0,00	0,00	291 805,00
Charges de gestion courante		4 320 150,00	139 960,00	19 000,00	4 479 110,00
65	Reversement VM	133 772 673,00	2 200 000,00	-15 000,00	135 957 673,00
67	Charges exceptionnelles	3 000,00	10 854,00	0,00	13 854,00
Total dépenses réelles de fonctionnement		138 095 823,00	2 350 814,00	4 000,00	140 450 637,00
023	Virement à la section d'investissement	91 844,00	550 952,00	0,00	642 796,00
042	Opération d'ordre de transfert sections	451 000,00	0,00	0,00	451 000,00
Total dépenses de fonctionnement		138 638 667,00	2 901 766,00	4 000,00	141 544 433,00

Chapitre 012 - Charges de personnel :

Le coût des mesures gouvernementales vient impacter le Syndicat, qui ne peut maintenir un budget constant. Ainsi, la revalorisation de 1,5 % du point d'indice au 1er juillet 2023, le relèvement des plus petits indices de rémunération et l'augmentation du taux de prise en charge des frais de transport génèrent un surcôt total de 19 K€ sur ce budget.

Chapitre 65 – Reversement VM :

Les besoins en fonctionnement du budget principal étant à la hausse, la subvention aux budgets annexes pour le reversement du versement mobilité diminue de 16 K€. Elles se répartissent comme suit : -274,5 M€ pour le budget Mobilités Urbaines et +259,5 M€ pour le budget Mobilités Partagées. Elles concernent la Métropole pour 9,6 K€ et le Grésivaudan pour -5,5 K€.

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 le budget primitif adopté le 9 mars 2023 et la décision modificative n°1 adoptée le 21 septembre 2023 par le comité syndical du SMMAG ;

Vu la délibération d'affectation des résultats 2022 n°2DL230027 du 22 juin 2023 ;

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 09 novembre 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve la décision modificative n°2 du budget principal du SMMAG
- Approuve l'augmentation de la participation de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais de 4 K€ pour atteindre un total de 841 153,65 € au titre de l'équilibre du Budget Principal.

21 voix pour - 4 abstentions (Pierre BEJJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Alban ROSA)

Grenoble-Alpes Métropole : 12 voix pour - 4 abstentions (Pierre BEJJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Alban ROSA)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

Département de l'Isère : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.

- **Délibération n°5 - Mobilités urbaines - Budget Annexe Mobilités urbaines - Décision modificative n°2**

2DL230153

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante relative au budget annexe des mobilités urbaines, avec également une décision modificative numéro deux.

00:09:44

Bruno CATTIN: Une décision modificative numéro deux. Elle s'équilibre avec la réduction de la

subvention permettant le reversement mobilité du budget principal de 275 kiloeuros et en profitant d'une subvention d'investissement de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France à hauteur de 600 000 euros. Au niveau des investissements, il est prévu pour l'équilibre de cette délibération une diminution de l'emprunt de 46 000 euros pour la Métropole.

00:10:24

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Y a-t-il des remarques ? Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? Quatre toujours. C'est adopté.

Exposé des motifs

Le budget primitif et la décision modificative n°1 ont été approuvés par délibération respectivement le 9 mars et 21 septembre 2023.

Cette seconde décision modificative du budget annexe Mobilités urbaines s'équilibre notamment avec la réduction de la subvention permettant le reversement mobilité du budget principal de 275 K€ et avec une subvention d'investissement de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) de 600 K€.

Les principales évolutions budgétaires par chapitre sont présentées ci-dessous :

Section de fonctionnement

Recettes de fonctionnement :

CHAP.	RECETTES	Total BP 2023	Total DM1 2023	Total DM2 2023	Total BP + DMs 2023
70	Ventes de produits, services, marchandises	35 865 967,00	0,00	0,00	35 865 967,00
	DGD	688 460,00	0,00	0,00	688 460,00
74	Participation AURA	9 084 406,00	0,00	0,00	9 084 406,00
	Participation Métropole	24 500 000,00	0,00	0,00	24 500 000,00
75	Autres produits de gestion courante	947 015,00	3 065 925,00	0,00	4 012 940,00
Produits de gestion hors versement de VM		71 085 848,00	3 065 925,00	0,00	74 151 773,00
75	Reversement VM	125 639 833,00	2 278 339,00	-274 500,00	127 643 672,00
Produits de gestion courante		196 725 681,00	5 344 264,00	-274 500,00	201 795 445,00
76	Produits financiers	6 630 000,00	0,00	0,00	6 630 000,00
77	Produits exceptionnels	4 300,00	1 548 840,81	0,00	1 553 140,81
775	Produits des cessions d'éléments d'actif	1 860 000,00	0,00	0,00	1 860 000,00
Total recettes réelles de fonctionnement		205 219 981,00	6 893 104,81	-274 500,00	211 838 585,81
002	Résultat de fonctionnement reporté	0,00	12 152 862,11	0,00	12 152 862,11
Total recettes de fonctionnement yc 002		205 219 981,00	19 045 966,92	-274 500,00	223 991 447,92
042	Opération d'ordre de transfert entre sections	4 597 000,00	0,00	0,00	4 597 000,00
Total recettes de fonctionnement		209 816 981,00	19 045 966,92	-274 500,00	228 588 447,92

Chapitre 75 – Autres produits de gestion courante :

Le calcul des équilibres entre budgets entraîne la diminution de la subvention du Budget Principal correspondant au reversement de versement mobilité de 275 K€ sur le territoire métropolitain.

Dépenses de fonctionnement :

CHAP.	DEPENSES	Total BP 2023	Total DM1 2023	Total DM2 2023	Total BP + DMs 2023
011	Charges à caractère général	159 849 624,00	1 436 042,00	0,00	161 285 666,00
012	Charges de personnel	2 579 122,00	0,00	299 000,00	2 878 122,00
65	Autres charges de gestion courante	734 606,00	-167 200,00	0,00	567 406,00
Charges de gestion courante		163 163 352,00	1 268 842,00	299 000,00	164 731 194,00
66	Charges financières	25 218 000,00	310 000,00	0,00	25 528 000,00
67	Charges exceptionnelles	119 629,00	768 000,92	0,00	887 629,92
68	Dotations aux amortissements et provisions	0,00	17 559,00	0,00	17 559,00
Total dépenses réelles de fonctionnement		188 500 981,00	2 364 401,92	299 000,00	191 164 382,92
023	Virement à la section d'investissement	0,00	16 671 565,00	-773 500,00	15 898 065,00
042	Opération d'ordre de transfert sections	21 316 000,00	10 000,00	200 000,00	21 526 000,00
Total dépenses d'ordre de fonctionnement		21 316 000,00	16 681 565,00	-573 500,00	37 424 065,00
Total dépenses de fonctionnement		209 816 981,00	19 045 966,92	-274 500,00	228 588 447,92

Chapitre 012 – Charges de personnel :

Le coût des mesures gouvernementales vient impacter le Syndicat, qui ne peut maintenir un budget constant. Ainsi, la revalorisation de 1,5 % du point d'indice au 1er juillet 2023, le relèvement des plus petits indices de rémunération et l'augmentation du taux de prise en charge des frais de transport génèrent un surcôt total de 299 K€ sur ce budget.

Chapitre 023 – Virement à la section d'investissement

L'équilibre de la section de fonctionnement diminue le virement à la section d'investissement de 774 K€.

Chapitre 042 – Opération d'ordre de transfert sections

Les crédits nécessaires pour la sortie de l'actif liée aux cessions du terrain de Sassenage, de trois maisons à Eybens et d'éventuelles cessions complémentaires sont prévus à hauteur de 200 K€. Cette écriture trouve sa contrepartie en recettes d'investissement.

Section d'investissement

Dépenses d'investissement

CHAP.	DEPENSES	Total BP 2023	Total DM1 2023	Total DM2 2023	Total BP + DMs 2023
16	Emprunts et dettes assimilées	41 652 000,00	0,00	0,00	41 652 000,00
20	Immobilisations incorporelles	3 477 400,00	88 600,00	0,00	3 566 000,00
21	Immobilisations corporelles	22 067 000,00	-3 480 000,00	0,00	18 587 000,00
23	Immobilisations en cours	4 292 000,00	3 568 525,00	-19 000,00	7 860 525,00
Total dépenses réelles d'investissement		71 488 400,00	177 125,00	-19 000,00	71 646 525,00
Lignes de trésorerie (16449 - 166 - 165 - 1645x)		90 000 000,00	0,00	0,00	90 000 000,00
001	Solde d'exécution d'investissement reporté	0,00	1 590 766,52	0,00	1 590 766,52
Total dépenses réelles d'investissement		161 488 400,00	1 767 891,52	-19 000,00	163 256 291,52
040	Opération d'ordre de transfert entre sections	4 597 000,00	0,00	0,00	4 597 000,00
041	Opérations patrimoniales	4 050 000,00	7 601 000,00	0,00	11 651 000,00
Total dépenses d'investissement		170 135 400,00	9 368 891,52	-19 000,00	179 485 291,52

Chapitre 23 – Immobilisations en cours :

L'enveloppe de travaux d'immobilisation en cours est réduite de 19 K€.

Recettes d'investissement

CHAP.	RECETTES	Total BP 2023	Total DM1 2023	Total DM2 2023	Total BP + DMs 2023
16	Emprunts et dettes assimilées	19 608 900,00	-16 949 184,00	-45 500,00	2 614 216,00
1068	Autres réserves	0,00	1 590 766,52	0,00	1 590 766,52
13	Subventions d'investissement	3 660 500,00	0,00	600 000,00	4 260 500,00
27	Autres immobilisations financières	31 500 000,00	0,00	0,00	31 500 000,00
4582	Opération pour compte de tiers	0,00	444 744,00	0,00	444 744,00
Total recettes réelles d'investissement		54 769 400,00	-14 913 673,48	554 500,00	40 410 226,52
Lignes de trésorerie (16449 - 166 - 165 - 1645x)		90 000 000,00	0,00	0,00	90 000 000,00
Total recettes mixtes d'investissement		90 000 000,00	0,00	0,00	90 000 000,00
021	Virement de la section d'exploitation	0,00	16 671 565,00	-773 500,00	15 898 065,00
040	Opération d'ordre de transfert entre sections	21 316 000,00	10 000,00	200 000,00	21 526 000,00
041	Opérations patrimoniales	4 050 000,00	7 601 000,00	0,00	11 651 000,00
Total recettes d'investissement		170 135 400,00	9 368 891,52	-19 000,00	179 485 291,52

Chapitre 16 – Emprunts et dettes assimilés :

Pour l'équilibre de cette DM, il est prévu une diminution de l'emprunt de 46 K€ pour la Métropole.

Chapitre 13 – Subventions d'investissement :

Il est à prévoir 600 K€ de subvention versée par l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) pour le solde de l'extension tramway de la ligne A.

Chapitre 021 – Virement à la section de fonctionnement :

Le virement de la section de fonctionnement est diminué de 774 K€.

Chapitre 040 – Opération d'ordre de transfert entre sections

Une inscription complémentaire de 200 K€ est prévue pour des cessions d'un terrain à Sassenage et de trois maisons à Eybens.

Cette écriture trouve sa contrepartie en dépense de fonctionnement.

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 délibérations approuvant le budget primitif 2023 du 9 mars 2023 et la décision modificative n°1 du 21 septembre 2023 ;

Vu la délibération d'affectation des résultats 2022 n°DL230038 du 22 juin 2023

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 09 novembre 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve la décision modificative n°2 du budget annexe mobilités urbaines du SMMAG 2023.

15 voix pour- 4 abstentions (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Alban ROSA)

Grenoble-Alpes Métropole : 12 voix pour - 4 abstentions (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Alban ROSA)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.

- **Délibération n°6 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Budget annexe Mobilités Partagées - Décision modificative n°3**

2DL230154

Monsieur le Président Sylvain Laval: Cette fois-ci, une décision modificative numéro trois sur le budget annexe mobilité partagée.

00:10:41

Bruno CATTIN: Tout à fait. Budget annexe des mobilités partagées, décision modificative qui permet d'ajuster les crédits des sections de fonctionnement et d'investissement. Elle s'équilibre notamment avec l'augmentation de la subvention permettant le reversement mobilité du budget principal de 260

kiloeuros et la réduction de dépenses d'immobilisation en cours. Pour équilibrer la section de fonctionnement, il convient de prévoir une hausse de subvention du budget principal correspondant au versement mobilité de 265 kiloeuros sur le territoire de la Métropole. En revanche, il sera possible de diminuer de six kiloeuros celle du territoire du Grésivaudan.

00:11:31

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Y a-t-il des remarques ? Je vous propose de mettre aux voix. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? Toujours quatre. C'est adopté.

Exposé des motifs

Le budget primitif ainsi que les décisions modificatives n°1 et 2 ont été approuvées par délibération respectivement le 9 mars, 11 mai et 21 septembre 2023.

Cette décision modificative permet d'ajuster des crédits des sections de fonctionnement et d'investissement.

Elle s'équilibre notamment avec l'augmentation de la subvention permettant le reversement mobilité du budget principal de 260 K€ et la réduction de dépenses d'immobilisation en cours.

Les principales évolutions budgétaires par chapitre sont présentées ci-dessous :

Section d'exploitation

Recettes de fonctionnement :

CHAP.	RECETTES	Total BP 2023	Total DM2 2023	Total DM3 2023	Total BP + DMs 2023
70	Ventes de produits, services, marchandises	1 212 000,00	0,00	139 000,00	1 351 000,00
74	Participations	1 321 182,00	256 685,80	1 000,00	1 578 867,80
	Participation CD 38	376 341,00	0,00	0,00	376 341,00
	Participation CAPV	907 841,00	0,00	1 000,00	908 841,00
	Autres	37 000,00	256 685,80	0,00	293 685,80
75	Autres produits de gestion courante	83 000,00	0,00	0,00	83 000,00
Total recettes réelles de fct hors versement VM		2 616 182,00	256 685,80	140 000,00	3 012 867,80
75	Reversement VM	8 132 840,00	-78 339,00	259 500,00	8 314 001,00
Total recettes réelles de fct		10 749 022,00	178 346,80	399 500,00	11 326 868,80
002	Résultat de fonctionnement reporté	0,00	5 104 191,20	0,00	5 104 191,20
Total recettes réelles de fonctionnement yc 002		10 749 022,00	5 282 538,00	399 500,00	16 431 060,00
042	Opération d'ordre de transfert sections	90 000,00	0,00	0,00	90 000,00
Total recettes de fonctionnement		10 839 022,00	5 282 538,00	399 500,00	16 521 060,00

Chapitre 70 – ventes de produits :

Suite à l'accord cadre convenu entre le Syndicat et la Métropole, la convention d'accompagnement à la ZFE prévoit le remboursement de la Métropole auprès du Syndicat d'une partie des prestations réalisées par la SPL M TAG. La collectivité s'engage à rembourser les prestations, de moitié pour la communication et en totalité pour l'information et le renseignement des habitants. C'est pourquoi, il convient d'inscrire une recette de 139 K€.

Chapitre 74 – Participations :

Les besoins de fonctionnement supplémentaires entraînent une hausse de la participation prévisionnelle de la CAPV à hauteur de 1 K€.

Chapitre 75 – Autres produits de gestion courante :

Pour équilibrer la section de fonctionnement, il convient de prévoir une hausse de la subvention du Budget Principal correspondant au reversement mobilité de 265 K€ sur le territoire de la Métropole. En revanche il est possible de diminuer de 6 K€ celle du territoire du Grésivaudan.

Dépenses de fonctionnement :

CHAP.	DEPENSES	Total BP 2023	Total DM2 2023	Total DM3 2023	Total BP + DMs 2023
011	Charges à caractère général	4 815 034,00	246 373,00	403 000,00	5 464 407,00
012	Charges de personnel	1 120 674,00	0,00	12 500,00	1 133 174,00
65	Autres charges de gestion courante	983 480,00	-165 100,00	0,00	818 380,00
Charges de gestion courante		6 919 188,00	81 273,00	415 500,00	7 415 961,00
66	Charges financières	34 500,00	0,00	0,00	34 500,00
67	Charges exceptionnelles	3 000,00	0,00	0,00	3 000,00
68	Dotations aux amortissements et provisions	0,00	660,00	0,00	660,00
Total dépenses réelles de fonctionnement		6 956 688,00	81 933,00	415 500,00	7 454 121,00
023	Virement à la section d'investissement	2 767 334,00	5 200 605,00	-16 000,00	7 951 939,00
042	Opération d'ordre de transfert sections	1 115 000,00	0,00	0,00	1 115 000,00
Total dépenses de fonctionnement		10 839 022,00	5 282 538,00	399 500,00	16 521 060,00

Chapitre 011 – Charges à caractère général :

Suite à l'accord cadre convenu entre le Syndicat et la Métropole, la convention d'accompagnement à la ZFE prévoit la coordination du Syndicat sur l'ensemble des prestations réalisées par la SPL M TAG (information des habitants, communication, suivi des bénéficiaires et reportings). Ainsi, il est prévu d'inscrire 403 K€ dont 139 K€ seront refacturées à la Métropole (chapitre 70).

Chapitre 012 – Charges de personnel :

Le coût des mesures gouvernementales vient impacter le Syndicat, qui ne peut maintenir un budget constant. Ainsi, la revalorisation de 1,5 % du point d'indice au 1er juillet 2023, le relèvement des plus petits indices de rémunération et l'augmentation du taux de prise en charge des frais de transport génèrent un surcôt total de 12,5 K€ sur ce budget.

Chapitre 023 Virement à la section d'investissement :

Il en résulte un virement à la section d'investissement en baisse de 16 K€ pour le territoire du Grésivaudan. Cette écriture trouve sa contrepartie en recette d'investissement.

Section d'investissement

Dépenses d'investissement :

CHAP.	DEPENSES	Total BP 2023	Total DM1 2023	Total DM2 2023	Total DM3 2023	Total BP + DMS
16	Emprunts et dettes assimilées	267 500,00	0,00	0,00	0,00	267 500,00
20	Immobilisations incorporelles	786 800,00	-210 000,00	65 000,00	0,00	641 800,00
21	Immobilisations corporelles	1 762 700,00	40 000,00	844 440,00	0,00	2 647 140,00
23	Immobilisations en cours	3 578 500,00	654 000,00	2 411 338,00	-16 000,00	6 627 838,00
Total dépenses réelles d'investissement		6 395 500,00	484 000,00	3 320 778,00	-16 000,00	10 200 278,00
001	Solde d'exécution d'investissement reporté	0,00	0,00	2 162 306,94	0,00	2 162 306,94
Total dépenses réelles d'investissement		6 395 500,00	484 000,00	5 483 084,94	-16 000,00	12 362 584,94
040	Opération d'ordre de transfert entre sections	90 000,00	0,00	0,00	0,00	90 000,00
041	Opérations patrimoniales	7 000 000,00	0,00	4 000,00	0,00	7 004 000,00
Total dépenses d'investissement		13 485 500,00	484 000,00	5 487 084,94	-16 000,00	19 440 584,94

Chapitre 23 – Immobilisations en cours :

Il est prévu de désinscrire 16 K€ de l'enveloppe travaux divers pour le territoire du Grésivaudan.

Recettes d'investissement :

CHAP.	RECETTES	Total BP 2023	Total DM1 2023	Total DM2 2023	Total DM3 2023	BP + DMS Total
16	Emprunts et dettes assimilées	1 389 166,00	484 000,00	-1 697 827,00	0,00	175 339,00
1068	Autres réserves	0,00	0,00	2 162 306,94	0,00	2 162 306,94
13	Subventions d'investissement	1 214 000,00	0,00	-182 000,00	0,00	1 032 000,00
Total recettes réelles d'investissement		2 603 166,00	484 000,00	282 479,94	0,00	3 369 645,94
Total recettes réelles d'investissement		2 603 166,00	484 000,00	282 479,94	0,00	3 369 645,94
021	Virement de la section d'exploitation	2 767 334,00	0,00	5 200 605,00	-16 000,00	7 951 939,00
040	Opération d'ordre de transfert entre sections	1 115 000,00	0,00	0,00	0,00	1 115 000,00
041	Opérations patrimoniales	7 000 000,00	0,00	4 000,00	0,00	7 004 000,00
Total recettes d'investissement		13 485 500,00	484 000,00	5 487 084,94	-16 000,00	19 440 584,94

Chapitre 021 – Virement à la section de fonctionnement :

Le virement de la section de fonctionnement est réduit de 16 K€ pour le territoire du Grésivaudan. Cette écriture trouve sa contrepartie en dépense d'investissement.

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 budget primitif et les décisions modificatives 1 et 2 adoptés respectivement le 9 mars 2023, 11 mai et 21 septembre par comité syndical du SMMAG ;

Vu la délibération d'affectation des résultats 2022 n°2DL230029 du 22 juin 2023 ;

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 09 novembre 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve la décision modificative n°3 du budget annexe « Mobilités Partagées » du SMMAG 2023.

*21 voix pour – 2,5 abstentions (Pierre BEJJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Alban ROSA)
Grenoble-Alpes Métropole : 7,5 voix pour 2,5 abstentions (Pierre BEJJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Alban ROSA)*

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

Département de l'Isère : 7,5 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.

- **Délibération n°7 - Compétences obligatoires - Liste des associations et fondations exonérées de versement mobilité à compter du 1er janvier 2024**

2DL230144

Monsieur le Président Sylvain Laval: Cette fois-ci, la liste des associations et des fondations exonérées de versement mobilité au premier janvier 2024.

00:11:52

Bruno CATTIN: Deux types de structures sont éligibles à l'exonération du versement mobilité. Il s'agit des associations intermédiaires, puis des fondations et des associations reconnues d'utilité publique à but non lucratif et dont l'activité est de caractère social. La reconnaissance d'utilité publique d'une association ou d'une fondation ne peut être établie que par décret du Conseil d'État. En 2023, le SMMAG a été destinataire de quatre nouvelles demandes d'exonération dont une émanant de l'ADEF Grésivaudan. Il s'agit d'une association intermédiaire habilitée par l'État dont le siège est à Crolles et qui a pour objet l'embauche de personnes sans-emploi rencontrant des difficultés sociales et professionnelles particulières. C'est la seule qui a été retenue dans le cadre de cette possible exonération, les trois autres demandes ne remplissant pas les conditions d'exonération fixées par le CGCT.

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

Exposé des motifs

L'article L.2333-64 du Code général des collectivités territoriales (CGCT) prévoit que, les personnes physiques ou morales, publiques ou privées, **à l'exception des fondations et associations reconnues d'utilité publique à but non lucratif dont l'activité est de caractère social et des associations intermédiaires**, peuvent être assujetties au versement mobilité (VM) lorsqu'elles emploient au moins 11 salariés.

Deux types de structures sont donc éligibles à l'exonération de VM :

- Les associations intermédiaires ;
- Les fondations et associations reconnues d'utilité publique, à but non lucratif et dont l'activité est de caractère social.

La reconnaissance d'utilité publique d'une association ou fondation ne peut être établie que par décret en Conseil d'Etat, étant précisé que l'affiliation d'une association (ou fondation) à un organisme reconnu d'utilité publique ne lui confère pas cette qualité.

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

La condition liée au caractère social de l'activité s'apprécie à partir d'un faisceau d'indices portant sur la provenance des financements, la participation des bénévoles, le tarif des prestations proposées et la spécificité du public visé.

Par délibération en date du 9 mars 2023, le Comité syndical du SMMAG a statué sur la liste des établissements exonérés de VM de son ressort territorial à compter du 1^{er} avril 2023.

Cette liste doit faire l'objet d'un réexamen annuel afin de prendre en compte l'évolution de la situation de chaque établissement exonéré ainsi que les nouvelles demandes d'exonération.

En 2023, le SMMAG a été destinataire de 4 nouvelles demandes d'exonération, dont une émanant de l'ADEF Grésivaudan, association intermédiaire habilitée par l'Etat, dont le siège social se situe à Crolles.

Pour mémoire, les associations intermédiaires sont des organismes ayant pour objet l'embauche de personnes sans emploi, rencontrant des difficultés sociales et professionnelles particulières, afin de faciliter leur insertion dans le monde du travail en les mettant, à titre onéreux, à la disposition de personnes physiques ou morales.

L'ADEF Grésivaudan ayant justifié de son statut d'association intermédiaire, il est proposé que le SMMAG accorde l'exonération de VM aux 3 établissements de l'association de son ressort territorial.

Les 3 autres demandes ne remplissent pas les conditions d'exonération fixées par le CGCT.

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 09 novembre 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Maintient l'exonération de versement mobilité au profit des 37 établissements figurant en annexe 1, qui répondent aux conditions d'exonération fixées par le CGCT ;
- Accorde l'exonération de versement mobilité aux 3 établissements de l'association ADEF Grésivaudan du ressort territorial du SMMAG détaillés en annexe 2.

25 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 16 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour
Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour
Département de l'Isère : 3 voix pour
Conclusions adoptées à l'unanimité.

- **Délibération n°8 - Compétences obligatoires - Clés de répartition budgétaire entre EPCI membres pour financer les études concourant à l'élaboration du Plan de Mobilité**

2DL230103

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante est relative aux clés de répartition budgétaire entre les EPCI membres pour financer les études du plan de mobilité.

00:13:17

Bruno CATTIN: Pour ce point-là est proposée la répartition suivante : 47,5 pour cent pour la Métropole, 47,5 pour la communauté de communes du Grésivaudan et cinq pour cent pour la communauté d'agglomération du Pays Voironnais. Le chiffre du Pays Voironnais se justifie dans la mesure où pour le plan de mobilité, on n'est pas directement concerné, mais que l'on a souhaité s'associer à cette démarche.

00:13:49

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Est-ce que cela fait appel à des observations ? Je vous propose de mettre aux voix. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? C'est adopté.

Exposé des motifs

Par délibération en date du 11 mars 2021, le syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG) a adopté de nouveaux statuts, reflétant une coopération renouvelée avec le Département de l'Isère.

Les statuts fixent les dispositions financières du syndicat. L'article 18.1.3 précise que « des clés de répartition entre les territoires seront définies par délibération pour le financement des charges générales de fonctionnement du syndicat (instances, indemnités des élus ...) ».

Ces clés de répartition explicites permettent de donner de la lisibilité au comité syndical s'agissant des dépenses communes et de la part imputable à chaque EPCI membre. Elles sont donc de nature à conforter la construction du syndicat dans son périmètre actuel.

Ces clés de répartition permettent, en outre, de projeter la contribution d'autres territoires en cas d'adhésion, le cas échéant, au SMMAG. Elles sont donc de nature à favoriser, aussi, la construction du projet de syndicat à une plus grande échelle.

Ces clés constituent un premier socle, qui pourra être amendé ou complété par délibération ultérieure en cas de besoin, selon l'évolution des services partagés.

Au budget principal du syndicat figure l'ensemble des études et analyses concourant à l'exercice de ses compétences, avec :

- le centre de ressources et l'observatoire des déplacements : frais généraux (logiciels, acquisition de données, etc.), et les démarches partenariales ;
- les études communes : analyse des évolutions de mobilité, planification et coopération à l'échelle du SMMAG voire du bassin de mobilité, tarification tous modes...

Ce volet bénéficie, selon le périmètre de chaque intervention, à un ou plusieurs territoires du syndicat.

Par délibération du 11 octobre 2021, le Comité syndical du SMMAG a décidé de répartir, entre les EPCI membres, le financement des études inscrites au budget principal ainsi que des démarches partenariales de connaissance de la mobilité ou de coordination, hors convention spécifique, selon le périmètre effectif de chaque intervention sur un ou plusieurs territoires, à due proportion de la population INSEE de l'année n-1 issue des fiches DGF

Il est proposé au Comité syndical de modifier cette répartition pour toutes les études concourant à la nouvelle démarche d'élaboration du Plan de Mobilité (PDM). En effet, il est nécessaire de prendre en compte le périmètre d'élaboration du PDM fixé par délibération du 6 juillet 2023, à savoir :

- 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.

Pour l'élaboration du PDM, la répartition au nombre d'habitants par EPCI membres n'est pas adaptée, tenant compte des faits suivants :

- La Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais n'est directement concernée que par une partie de la démarche (phases diagnostic, objectifs et stratégie) ;
- Plusieurs éléments justifient un travail plus conséquent sur le territoire du Grésivaudan par rapport à celui sur le territoire métropolitain :
 - o Même si des bases existent grâce aux réflexions engagées par le Grésivaudan en 2017-2018, celui-ci n'a jamais approuvé de plan de déplacements, tandis que l'agglomération grenobloise est dotée d'un Plan de Déplacements Urbains approuvé récemment (fin 2019) ;
 - o La Communauté de Communes Le Grésivaudan ne dispose pas non plus de plan local d'urbanisme intercommunal, ce qui rend plus complexe certains aspects réglementaires à fixer dans le PDM, notamment en ce qui concerne l'organisation du stationnement ;
- A contrario, d'autres éléments accentuent la charge de travail sur le territoire métropolitain, venant rééquilibrer les points précédents par rapport au territoire du Grésivaudan : le nombre de réunions de concertation y sera plus élevé, le nombre de projets à analyser également...
- La procédure réglementaire d'évaluation environnementale nécessitera le même travail sur l'ensemble du ressort territorial.

Dans ce contexte particulier, il est donc proposé au Comité syndical de fixer la clé de répartition spécifique suivante pour toutes les études concourant à l'élaboration du PDM, ainsi que pour les frais de personnel (masse salariale et charges afférentes) des agents concernés :

- 47,5 % pour Grenoble-Alpes Métropole ;
- 47,5 % pour la Communauté de Communes Le Grésivaudan ;
- 5 % pour la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais.

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 11 octobre 2021 décidant des clés de répartition des études inscrites au budget principal,
 Vu la délibération du SMMAG du 14 avril 2022 actant le lancement de l'élaboration du nouveau Plan de Mobilité,
 Vu la délibération du SMMAG du 6 juillet 2023 actant le périmètre du Plan de mobilité et les modalités de concertation associées,

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 09 novembre 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Confirme le périmètre de l'élaboration du nouveau Plan de Mobilité sur l'ensemble du SMMAG pour le diagnostic, les objectifs fondateurs et la stratégie générale d'organisation des mobilités, et sur 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 ;
- Décide de répartir, entre les EPCI membres, le financement des dépenses concourant à l'élaboration du nouveau Plan de mobilité, inscrites au budget principal selon les clés de répartition suivante : 47,5 % pour Grenoble-Alpes Métropole, 47,5 % pour la Communauté de

Communes Le Grésivaudan, et 5 % pour la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais ;

- Décide d'appliquer cette répartition à compter des actes budgétaires relatifs à l'année 2023, au prorata des prestations déjà réalisées.

25 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 16 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

Département de l'Isère : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

POLITIQUE DE DEPLACEMENTS

- **Délibération n°9 - Mobilités urbaines - Transport par câble : Convention d'études et travaux entre le SMMAG et ORANGE**

2DL230106

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons dans la politique des déplacements aux mobilités urbaines, une convention d'études et de travaux entre le SMMAG et Orange dans le cadre du projet de transport par câble. La parole est à monsieur THOVISTE.

00:14:15

Laurent THOVISTE: Merci. Trois conventions. La première, entre le SMMAG et Orange, pour prendre en compte le fait que le projet de transport par câble impacte certains ouvrages de télécommunication. Sur la station G1- La Poya- Rue Pierre Courtade, un montant de 10 607 euros pris en charge à cent pour cent par le SMMAG. Sur le pylône P11 Rue de Sornin, nous avons deux montants, 7 331, 85 euros pour des emprises du domaine public, mais Orange ayant remis en cause l'applicabilité de la jurisprudence, la prise en charge se fera à 50-50, SMMAG-Orange. Puis, pour la même somme, cette fois, c'est sur le domaine privé. La prise en charge se fera à cent pour cent par le SMMAG. Sur le pylône P19-P20 Rue Jules Horowitz, un montant de 633 euros avec une prise en charge de 50 pour cent par le SMMAG et 50 pour cent par Orange. Il vous est proposé d'approuver les conventions d'études et de travaux ainsi que la répartition financière entre le SMMAG et Orange et d'autoriser le président à signer la convention.

00:15:26

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Y a-t-il des remarques sur cette délibération ? Je n'en vois pas. Je vous propose donc de mettre aux voix. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? Quatre abstentions ? Très bien. C'est adopté.

Exposé des motifs

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

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

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

Le projet de transport par câble impacte certains ouvrages de télécommunication exploités par ORANGE. L'interface entre le projet et les ouvrages de ORANGE a lieu en trois endroits distincts du

projet de transport par câble : au niveau de la station G1 La Poya (rue Pierre Courtade à Fontaine), au niveau du pylône P11 (rue de Sornin à Sassenage) et au niveau des pylônes P19-P20 (rue Jules Horowitz à Grenoble). Ainsi, il est nécessaire que ORANGE effectue, préalablement à la réalisation des travaux pour le projet de transport par câble :

- Station G1 La Poya (rue Pierre Courtade)
 - Déviation du réseau ORANGE : TEL 07 / TEL08 / TEL09,
- Pylône P11 (rue de Sornin)
 - Déviation du réseau ORANGE : TEL 05 / TEL 06,
- Pylônes P19-P20 (rue Jules Horowitz)
 - Neutralisation du réseau ORANGE : TEL 13.

Ainsi, il est proposé d'établir la convention d'études et travaux entre le SMMAG et ORANGE afin de déterminer les conditions techniques, financières et de délais pour la réalisation des études et des travaux, par ORANGE, concernant la modification des ouvrages de distribution de télécommunication exploités par ORANGE.

Cette convention, annexée à la présente délibération, précise les modalités de réalisation des études et des travaux pour un montant estimé à :

- Station G1 La Poya (rue Pierre Courtade): 10 607,20 € HT. Se situant dans les emprises du domaine privé, la prise en charge se fera à 100% par le SMMAG.
- Pylône P11 (rue de Sornin) :
 - 7 331,85 €HT. Se situant dans les emprises du domaine public mais Orange ayant remis en cause l'applicabilité de la jurisprudence, la prise en charge se fera à 50% par le SMMAG et 50% par ORANGE.
 - 7 331,85 € HT. Se situant dans les emprises du domaine privé, la prise en charge se fera à 100% par le SMMAG.
- Pylônes P19-P20 (rue Jules Horowitz): 633 € HT. Se situant dans les emprises du domaine public mais Orange ayant remis en cause l'applicabilité de la jurisprudence, la prise en charge se fera à 50% par le SMMAG et 50% par ORANGE.

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

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 09 novembre 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve la convention d'études et travaux relative aux impacts de la liaison par câble entre Fontaine et Saint-Martin-Le-Vinoux sur les ouvrages de télécommunication exploités par ORANGE.
- Décide de contribuer à la prise en charge des frais engagés par ORANGE pour la modification des ouvrages de télécommunication exploités par ORANGE, sur les communes de Fontaine, Sassenage et Grenoble à hauteur de 21 921,5€ HT,
- Autorise le Président à signer ladite convention, telle qu'annexée à la présente délibération.

15 voix pour - 4 abstentions (Pierre BEJJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Alban ROSA)
Grenoble-Alpes Métropole : 12 voix pour - 4 abstentions (Pierre BEJJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Alban ROSA)
Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour
Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.

- **Délibération n°10 - Mobilités urbaines - Transport par câble : Convention d'études et travaux entre le SMMAG et GRDF**

2DL230105

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante est relative, cette fois-ci, à une convention d'études et de travaux avec GRDF. Monsieur Thoviste.

00:15:53

Laurent THOVISTE: C'est la même chose, toujours l'impact du projet de transport par câble sur certaines infrastructures. Ici, avec GRDF, ça concerne la station G1 Pierre Courtade pour un montant de 52 109,73 euros en prise du domaine privé, prise en charge cent pour cent par le SMMAG. Pour le pylône P10 Rue de la Sûre, 25 163,14 euros en prise du domaine public, mais GRDF ayant remis en cause l'applicabilité de la jurisprudence, prise en charge 50 pour cent par le SMMAG et 50 pour cent par GRDF. Il vous est proposé, là aussi, d'approuver les conventions d'études, de contribuer à la prise en charge telle que je viens de l'exposer et d'autoriser le président à signer les conventions.

00:16:40

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci, monsieur THOVISTE. Y a-t-il des remarques sur cette nouvelle délibération ? Je n'en vois pas. Je vous propose de la mettre aux voix. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? Quatre toujours. C'est adopté.

Exposé des motifs

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

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

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

Le projet de transport par câble impacte certains ouvrages de distribution de gaz exploités par Gaz Réseau Distribution France (GRDF). L'interface avec les ouvrages de GRDF a lieu en deux endroits distincts du projet de transport par câble, à Fontaine et à Sassenage : au niveau de la station G1 La Poya (rue Pierre Courtade) et au niveau du pylône P10 (rue de la Sûre). Ainsi, il est nécessaire que GRDF effectue, préalablement à la réalisation des travaux pour le projet de transport par câble :

- Pour la Station G1 (rue Pierre Courtade) : Inertage d'une conduite MPB AC 82 et reprise de l'alimentation par nouvelle conduite Mac Donald : GAZ 04.
- Pour le Pylône P10 (rue de la Sûre) : Déviation et inertage de la conduite abandonnée MPB Pe 110 : GAZ 08.

Ainsi, il est proposé d'établir la convention d'études et travaux entre le SMMAG et GRDF afin de déterminer les conditions techniques, financières et de délais pour la réalisation des études et des travaux, par GRDF, concernant la modification des ouvrages de distribution de gaz exploités par GRDF.

Cette convention, annexée à la présente délibération, précise les modalités de réalisation des études et des travaux pour un montant estimé à :

- Pour la Station G1 (rue Pierre Courtade) : 52 109,73 € HT. Se situant dans les emprises du domaine privé, la prise en charge se fera à 100% par le SMMAG.
- Pour le Pylône P10 (rue de la Sûre) : 25 163,14 € HT. Se situant dans les emprises du domaine public mais GRDF ayant remis en cause l'applicabilité de la jurisprudence, la prise en charge se fera à 50% par le SMMAG et 50% par GRDF.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
Vu la délibération du 14 décembre 2017 par laquelle le comité syndical a fixé les principes du programme et du montage de l'opération de création d'une ligne de transport par câble entre Fontaine et Saint-Martin-le-Vinoux au nord-ouest de l'agglomération grenobloise,
Vu la délibération du 20 février 2020 par laquelle le SMMAG a attribué le marché global de performance au groupement POMA - GROUPE 6 – EGIS,
Vu la délibération du 24 juin 2021 approuvant l'avant-projet du groupement POMAGROUPE 6 – EGIS,

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 09 novembre 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve la convention d'études et travaux relative aux impacts de la liaison par câble entre Fontaine et Saint-Martin-Le-Vinoux sur les ouvrages de distribution de gaz exploités par GRDF,
- Décide de contribuer à la prise en charge des frais engagés par GRDF pour la modification des ouvrages de distribution de gaz exploités par GRDF, sur les communes de Fontaine et de Sassenage, à hauteur de 64 691,30€ HT,
- Autorise le Président à signer ladite convention, telle qu'annexée à la présente délibération.

15 voix pour - 4 abstentions (Pierre BEJJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Alban ROSA)
Grenoble-Alpes Métropole : 12 voix pour - 4 abstentions (Pierre BEJJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Alban ROSA)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.

- **Délibération n°11 - Mobilités urbaines - Transport par câble : Convention de travaux entre le SMMAG et RTE - ligne 63 000 V**

2DL230107

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante, cette fois-ci, est de nouveau une convention de travaux, mais cette fois-ci avec RTE. Monsieur THOVISTE.

00:17:06

Laurent THOVISTE: Pour la réalisation du transport par câble, il est nécessaire de rehausser la ligne haute tension. Les études ont permis de déterminer les travaux qui étaient nécessaires. À l'issue de ces études, RTE a réalisé un point d'arrêt avec le SMMAG pour présenter la stratégie retenue. Il a été convenu que RTE assure la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre des travaux. Il est proposé d'établir une convention entre le SMMAG et RTE qui précise les conditions techniques et financières et des délais de réalisation pour la modification des ouvrages. Cette convention est annexée à la présente délibération. Elle précise les modalités de réalisation des travaux pour un montant estimé à 2 745 000 euros. Les travaux du projet de transport par câble n'étant pas entrepris dans l'intérêt du domaine occupé par RTE, les coûts exposés ci-dessus seront pris en charge par le SMMAG. Il y a des enjeux complexes de calendrier entre le projet de câble lui-même, les approvisionnements de RTE et la sensibilité des acteurs desservis par les lignes, le CEA et le CNRS notamment. Compte tenu de cela, la convention prévoit un échéancier adapté aux dernières étapes de validation du projet de câble ainsi qu'une clause de renonciation. Il vous est proposé de prendre en charge les frais engagés par RTE pour la modification de ces ouvrages sur les communes de Fontaine, Sassenage et Grenoble à hauteur 2 745 000 euros. De même, d'approuver la convention de travaux correspondante et d'autoriser le président à la signer.

00:18:41

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci, monsieur THOVISTE, pour ces trois présentations qui révèlent là toute la complexité des travaux et des procédures que nous menons lorsque nous devons conduire des nouvelles lignes de transports structurantes, quelles qu'elles soient. J'invite l'attention de chacun sur ces sujets qui sont valables pour une ligne de transport par câble, comme elle serait valable pour une ligne de tramway. Je dis ça au passage. 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 ? Toujours les mêmes. C'est adopté.

Exposé des motifs

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

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

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

Le projet de transport par câble impacte l'ouvrage du Réseau de Transport d'Electricité 63 kV FURON PARISSET sur la rive gauche du DRAC au niveau des portées 17 à 19 de la ligne aérienne. Le transport par câble ne peut passer ni en dessous, ni au-dessus de la ligne RTE. Sur la zone de croisement, la ligne aérienne 63 kV FURON-PARISSET est implantée sur des parcelles appartenant au domaine public fluvial (digue DRAC). Il apparaît donc que le projet n'est pas compatible avec l'ouvrage électrique précité.

Il a donc été nécessaire de procéder à des études pour déterminer les travaux de mise en conformité des Ouvrages. Ces études ont fait l'objet d'une convention d'études conclue entre les parties le 07 décembre 2021. A l'issue des études de faisabilité, RTE a réalisé un point d'arrêt avec le SMMAG fin 2021 afin de présenter la stratégie retenue pour la mise en comptabilité de l'ouvrage, à savoir l'enfouissement partiel de l'ouvrage entre les pylônes 16 et 19. RTE a ensuite engagé les études de détail quant à cette solution technique ainsi que les démarches auprès de la DREAL sur la justification du projet, et a réalisé la concertation auprès des communes et des gestionnaires et exploitants de réseaux concernés pour valider le choix du meilleur fuseau (procès-verbal de fin de concertation signé le 27/07/22).

Il a été convenu que RTE assure la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre des travaux. Ces travaux de mise en compatibilité seront réalisés conformément à la réglementation applicable et notamment à l'arrêté du 17 mai 2001 fixant les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique.

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

Cette convention, annexée à la présente délibération, précise les modalités de réalisation des travaux pour un montant estimé à 2 745 000€ HT.

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

Les travaux du projet de transport par câble n'étant pas entrepris dans l'intérêt du domaine occupé par RTE, les coûts exposés ci-dessus, engagés par RTE pour procéder à l'enfouissement de la ligne 63 000 Volts, seront pris en charge par le SMMAG.

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

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
Vu la délibération du 14 décembre 2017 par laquelle le comité syndical a fixé les principes du programme et du montage de l'opération de création d'une ligne de transport par câble entre Fontaine et Saint-Martin-le-Vinoux au nord-ouest de l'agglomération grenobloise,
Vu la délibération du 20 février 2020 par laquelle le SMMAG a attribué le marché global de performance au groupement POMA - GROUPE 6 – EGIS,
Vu la délibération du 24 juin 2021 approuvant l'avant-projet du groupement POMA – GROUPE 6 – EGIS,
Vu la délibération du 21 octobre 2021 approuvant la convention d'études entre le SMMAG et RTE,

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 09 novembre 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide de prendre en charge les frais engagés par la société RTE pour la modification de ses ouvrages situés sur les communes de Fontaine, Sassenage et Grenoble, à hauteur de 2 745 000 € HT,
- Approuve la convention de travaux correspondante relative à l'enfouissement de la ligne 63 000 Volts pour la réalisation de la liaison par câble entre Fontaine et Saint- Martin-le-Vinoux,
- Autorise le Président à signer ladite convention, telle qu'annexée à la présente délibération.

*15 voix pour- 4 abstentions (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Alban ROSA)
Grenoble-Alpes Métropole : 12 voix pour - 4 abstentions (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Alban ROSA)
Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour*
Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.

- Délibération n°12 - Mobilités urbaines - Convention de superposition d'affectation et de gestion de l'espace public métropolitain

2DL230146

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante est relative à une convention de superposition d'affectation et de gestion de l'espace public métropolitain. Monsieur THOVISTE.

00:19:27

Laurent THOVISTE: On parlait du tramway. Justement, la mise en place du tramway a été marquée par plusieurs extensions : créations de nouvelles lignes, et cetera. Il y a le besoin d'autorisation d'occupation du domaine public et la nécessité d'établir des règles de prise en charge technique et financière de l'entretien de ces espaces et ouvrages, ainsi que les conditions d'intervention. Il est imposé de mettre au point des conventions entre, à l'époque, le SMTC, Syndicat Mixte des Transports en Commun, l'égérie de Voirie du territoire. Au cours du temps, suite à l'évolution de la structure de Grenoble Métropole et la création du SMMAG, ces conventions ont été rendues obsolètes. Il convient d'établir une nouvelle convention. Celle-ci doit définir les règles générales d'occupation du domaine public, les conditions de prise en charge techniques et financières de l'entretien des espaces ainsi que les modalités d'intervention. Les annexes à cette convention, qui ont été présentées à la fois dans l'annexe et en commission, déclinent par thématique les engagements techniques et financiers convenus. Il s'agit essentiellement d'un toilettage et d'une remise à niveau de l'ensemble des dispositions. Nous vous proposons d'autoriser le président à signer la convention de superposition d'affectation et de gestion de l'espace public métropolitain avec Grenoble -Alpes Métropole.

00:20:40

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

Exposé des motifs

Le développement du tramway sur le territoire de la métropole grenobloise, depuis la première ligne mise en service en 1987, a été marqué par plusieurs extensions et créations de nouvelles lignes jusqu'en 2019 avec la mise en service de l'extension de la ligne A.

Le besoin d'autorisations d'occupations du domaine public et la nécessité d'établir des règles de prise en charge techniques et financières de l'entretien des espaces et ouvrages, ainsi que les conditions d'intervention, sur et à proximité de la plateforme du tramway, ont imposé de mettre au point des conventions entre le Syndicat Mixte de Transport en commun (SMTC) et les gestionnaires de voirie du territoire.

Cependant au cours du temps, suite à l'évolution de la structure de GAM et à la création du SMMAG au 1^{er} janvier 2020, ces conventions ont été rendues obsolètes. Il convient donc, d'établir une nouvelle convention. Celle-ci doit définir les règles générales d'occupation du domaine public métropolitain, les conditions de prise en charge techniques et financières de l'entretien des espaces empruntés par les transports en commun, ainsi que les modalités d'intervention, afin d'assurer le bon fonctionnement du réseau de transport en commun et de la mobilité du SMMAG.

Les annexes à cette convention déclinent par thématiques (équipement dynamique routier, ouvrage d'art, borne d'informations voyageurs, ...) les engagements techniques et financiers convenus.

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 09 novembre 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Autorise le président à signer la convention de superposition d'affectation et de gestion de l'espace public métropolitain avec Grenoble Alpes Métropole.

19 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 16 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

POLITIQUE DE DEPLACEMENTS

- **Délibération n°13 - Mobilités urbaines - Validation de l'Avant-Projet de création d'une voie nouvelle à Meylan pour l'amélioration de la ligne de bus C1**

2DL230139

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante est relative à la validation de l'avant-projet de création d'une voie nouvelle à Meylan pour l'amélioration de la ligne de bus C1. Monsieur THOVISTE.

00:21:01

Laurent THOVISTE: Prolongement de ligne C1 jusqu'à Montbonnot. Avec un fonctionnement actuel en fourche qui pénalise les usagers, il a été proposé la création d'une nouvelle voie. L'avant-projet remis a prévu un certain nombre d'aménagements. Vous les avez détaillés dans la délibération, je ne vais pas faire le détail de chacun : Carrefour des Quatre Chemins, voie verte, parking du gymnase, paysagers communaux, voie nouvelle, Chemin du Vieux Chêne, torrent de Jaillières, Chemin du Monarié. Le périmètre d'intervention et les illustrations des aménagements proposés par l'avant-projet figurent en annexe un. Le coût prévisionnel des travaux à l'issue de l'avant-projet s'élèvera à 2 540 000 euros hors taxe. Cette estimation sera bien sûr précisée par les études géotechniques programmées à l'automne. La répartition prévisionnelle du coût des travaux est la suivante : le SMMAG, en ce qui concerne les voies bus et arrêts, 1 547 000 euros, la ville de Meylan, en ce qui concerne le parking et l'éclairage public, 408 000 euros. Ensuite, Grenoble-Alpes Métropole, en ce qui

concerne la voie verte, torrent et urba diffus, 585 000 euros. En incluant l'ensemble des études et des aléas, l'opération, au total, s'élève à 3 333 000 euros hors taxe. Ce qui fait en TTC, quatre millions tout pile. En déclinaison de la Convention-cadre de co-maîtrise d'ouvrage mise en place, une convention financière entre le SMMAG, la commune de Meylan et Grenoble-Alpes Métropole précisera la répartition des financements entre les différents partenaires. Il est rappelé que le SMMAG bénéficiera d'une subvention d'État via AFIT France. Subvention obtenue dans le cadre de l'appel à projet "transports collectifs en site propre et pôles d'échanges multimodaux" de décembre 2020, subvention à hauteur de 14,7 pour cent du coût des travaux. Il vous est proposé d'approuver l'avant-projet relatif à la création de la voie nouvelle Monarié ainsi que le montant définitif des travaux, afin de permettre la poursuite des études. Les études de projets sont prévues d'ici la fin 2023 en vue d'une consultation des entreprises durant le premier semestre 2024. La réalisation des travaux devrait débuter, si tout va bien, en septembre 2024 pour une mise en service de la voie nouvelle prévue, là aussi si tout va bien, en septembre 2025. En parallèle, le dossier réglementaire pour la déclaration au titre de la loi sur l'Eau sera présenté au service de l'État à l'automne 2023. Il vous est proposé d'approuver l'avant-projet et les aménagements proposés pour un montant définitif de 2 540 000 euros hors taxes, avec une participation financière du SMMAG de 1 547 000 euros hors taxe.

00:23:43

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci, monsieur THOVISTE, pour cette présentation de ce projet important qui avance. Y a-t-il des remarques ? Je n'en vois pas. Je propose de le mettre aux voix. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? C'est adopté.

Exposé des motifs

Le prolongement de la ligne chrono C1 jusqu'à Montbonnot – Pré de l'eau, avec la réalisation d'un pôle d'échanges multimodal au Pré de l'Eau, a été réalisé en 2020, ce qui a permis d'améliorer la desserte en transport en commun de la technopole d'Inovallée. Cependant, le fonctionnement actuel « en fourche » pénalise les usagers et l'exploitation. Il est donc nécessaire de supprimer cette fourche en créant une voie nouvelle entre Meylan et Montbonnot, permettant d'offrir une desserte directe et à pleine fréquence jusqu'au Pré de l'Eau.

La création de cette nouvelle voie entre Meylan et Montbonnot répond aux objectifs suivants :

- permettre à tous les bus de desservir Meylan Maupertuis et Montbonnot-Saint-Martin ;
- augmenter la fréquence aux arrêts Maupertuis, Busserolles, Baudonnière, INRIA, Pré Millet et Pré de l'Eau ;
- améliorer la lisibilité pour les usagers : tous les bus desserviront les mêmes arrêts, à la même fréquence ;
- maintenir la desserte de la zone d'Inovallée Meylan, grâce à l'arrêt Busserolles.

Une concertation avec le public a été réalisée du 9 mars au 13 avril 2022, dont le bilan a été tiré par délibération du comité syndical du SMMAG le 7 juillet 2022.

Le SMMAG a décidé en septembre 2022 par convention de co-maitrise d'ouvrage de déléguer à Grenoble-Alpes Métropole la maitrise d'ouvrage unique pour la création d'une voie nouvelle à Meylan pour l'amélioration de ligne de bus chrono C1.

La présente délibération a pour objet d'approuver l'Avant-Projet relatif à la création de la voie nouvelle Monarié sur la commune de Meylan fixant ainsi le montant définitif des travaux de ce secteur opérationnel et de préciser la part à financer par le SMMAG.

L'avant-projet remis prévoit les aménagements suivants :

- Carrefour des 4 chemins :

L'arrêt Maupertuis est créé dans l'avenue des 4 chemins, avec l'aménagement de deux quais bus, de 20 m de long, et accessible aux personnes à mobilité réduite. Les largeurs de voies au niveau du carrefour sont revues pour permettre la giration des bus articulés de 18 m de long.

La circulation du carrefour sera gérée avec des cédez le passage, qui permettront de donner la priorité à la voie de bus, tout en sécurisant les traversées des piétons et des cycles.

- Voie verte :

La voie verte existante tout du long du torrent, est déplacée le long du chemin de Monarié pour la connecter à la chronovélo à l'ouest. Elle est prolongée devant le gymnase, et sur le chemin du Vieux

Chêne. Elle est bordée d'une noue végétalisée, permettant de gérer les eaux pluviales, favoriser les îlots de fraîcheur et protéger la biodiversité.
Cette voie est d'usage partagé entre les piétons et les cycles.

- Parvis du gymnase et parking paysager communaux :

Un parking paysager est créé devant le gymnase avec des pavés à joints fertiles. L'aménagement d'un parvis, avec des jardinières hautes et des cheminements piétons végétalisés permet d'améliorer l'accès au gymnase.

Ce parking comprend 30 places, dont deux places PMR et deux places pour la recharge des véhicules électriques. Il prévoit l'arrêt d'un car, et une zone pour un chapiteau.

Les places de stationnement vélo sont améliorées, avec la pose de 20 arceaux abrités.

Ce parking permettra l'accès unique au gymnase par le chemin de Monarié.

- Voie nouvelle :

Le chemin de Monarié est élargi pour permettre le croisement des bus de la ligne C1.

Devant le gymnase et le long du bassin de Jaillières sont construites une voie verte et une voie réservée aux bus, permettant leur passage par alternance. Cet alternat pour les bus est géré par feux, avec une zone d'attente en amont du gymnase, et une en aval sur le chemin du Vieux Chêne. Cette voie est construite en remblai par rapport au terrain existant, pour limiter sa pente.

Le chêne, arbre remarquable, au sud du gymnase sera conservé.

- Chemin du Vieux Chêne

L'accès aux services techniques du gymnase est maintenu côté Sud, et deux places de stationnement PMR sont prévues.

Le chemin du Vieux Chêne est aménagé avec un élargissement de la voie à 6,2m. La voie verte est prolongée jusqu'à la RD11M.

Deux quais bus sont créés sur le chemin.

Afin de donner la priorité au bus à sa sortie de la RD11M, le carrefour sera doté de feux tricolores.

- Torrent de Jaillières :

La section du torrent entre la passerelle piétonne et l'entrée de la résidence privée est modifiée, sur une longueur de 90 mètres. Le torrent est élargi pour permettre le débit de crue. Son lit sera renaturé avec un écoulement adapté et des plantations de végétation basse et haute.

Le passage du torrent sous le chemin de Monarié par buse sera modifié avec la mise en place d'un dallot, plus favorable aux écoulements et au passage de la faune.

- Chemin de Monarié :

La sortie de la nouvelle résidence privée « Le domaine de Monarié » est aménagée avec la création d'un cheminement piéton. Au Sud, le virage du chemin est adouci, et la visibilité est améliorée. Cet aménagement est rendu possible par l'acquisition d'une surface classée en emplacement réservé, et acquise par la Métropole.

Le périmètre d'intervention et les illustrations des aménagements proposés par les études d'Avant-Projet figurent en annexe n°1.

Le coût prévisionnel des travaux, à l'issue de l'avant-projet, s'élève à 2 540 000 € HT (valeur août 2023). Cette estimation sera précisée par les études géotechniques programmées à l'automne.

La répartition prévisionnelle du coût des travaux à l'issue de l'Avant-Projet est la suivante :

• SMMAG (voie bus et arrêts) :	1 547 000 € HT
• Ville de Meylan (parking et éclairage public) :	408 000 € HT
• Grenoble-Alpes Métropole (voie verte, torrent et urba diffus) :	585 000 € HT
TOTAL Travaux :	2 540 000 € HT

En incluant l'ensemble des études et des aléas, l'opération s'élève à 3 333 000 € HT, soit 4 000 000 € TTC.

En déclinaison de la convention cadre de co-maitrise d'ouvrage mise en place, une convention financière entre le SMMAG, la commune de Meylan et Grenoble-Alpes Métropole précisera la répartition des financements entre les différents partenaires.

Il est rappelé que le SMMAG bénéficiera d'une subvention de l'Etat via l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIT France), obtenue dans le cadre de l'appel à projets

transports collectifs en site propre et pôles d'échanges multimodaux de décembre 2020, de 14.07% du coût des travaux.

Il est ainsi proposé d'approuver l'Avant-Projet relatif à la création de la voie nouvelle Monarié et le montant définitif des travaux afin de permettre la poursuite des études.

Les études de Projet sont prévues d'ici la fin 2023 en vue d'une consultation des entreprises durant le 1^{er} semestre 2024. La réalisation des travaux devrait débuter en septembre 2024, pour une mise en service de la voie nouvelle prévue en septembre 2025.

En parallèle, le dossier réglementaire, pour la déclaration au titre de la loi sur l'eau sera présenté aux services de l'Etat à l'automne 2023.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

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

Vu la délibération du SMMAG du 22 septembre 2022 autorisant le Président du SMMAG à signer la convention cadre de co-maitrise d'ouvrage et de fond de concours relative à la création d'une voie nouvelle à Meylan pour l'amélioration de la ligne de bus C1, et désignant Grenoble-Alpes Métropole,

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 09 novembre 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve l'avant-projet pour la création de la voie nouvelle C1 chemin de Monarié sur la commune de Meylan, et les aménagements proposés, pour un montant définitif des travaux de 2 540 000 € HT, avec une participation financière du SMMAG de 1 547 000 € HT.

19 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 16 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

- **Délibération n°14 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Convention de financement des travaux de suppression du passage à niveau n°27 de Brignoud - Ouvrage de franchissement pour les modes actifs**

2DL230141

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante est relative aux mobilités partagées actives et intermodalités. Il s'agit d'une convention de financement de travaux pour la suppression du passage à niveau numéro 27 sur la commune de Brignoud. La parole est à la vice-présidente Coralie BOURDELAIN.

00:24:16

Coralie BOURDELAIN: Merci. Bonjour à tous. On est à Brignoud. Je rappelle qu'il y a beaucoup de projets sur cette zone. Il va y avoir la création d'un terminus en gare de Brignoud avec l'ajout d'une troisième voie, la suppression du PN27, une liaison inter-rive dédiée au mode active. Également, la création d'un pôle d'échanges multimodal et la reconstruction du pont de Brignoud suite à l'incendie. On est là pour préciser les modalités de financement de la suppression du passage à niveau et de l'ouvrage de franchissement pour les modes actifs. Lors d'un COPIL, il a été décidé de faire un franchissement, un passage souterrain pour arriver à activer cette phase et passer en phase d'opération. Parce qu'en plus, il y a quand même une déclaration d'utilité publique qui risque de tomber si on n'avance pas. Il a été décidé d'avancer sur cette opération qui a un coût global qui est estimé à 17,7 millions d'euros. Pour ce faire, la répartition se fera comme suit : SNCF Réseau prendra 7,35 millions d'euros, soit un peu plus de 41 pour cent. Le département d'Isère financera à hauteur de deux millions, soit plus de 12 pour cent. Le Grésivaudan, qui fait un effort particulier, financera à hauteur de 6,65 millions d'euros, soit plus de 37 pour cent, et le SMMAG viendra compléter à hauteur de 1 500 000, ce qui est aussi significatif, à hauteur de 8,47 pour cent. On voulait, par cette délibération, réaffirmer notre engagement pour améliorer la desserte ferroviaire de la grenobloise. C'est un dossier que nous soutenons tous, de participer à hauteur de 1 500 000 pour la réalisation de ce passage souterrain et autoriser ainsi le président à signer la convention.

00:26:12

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Y a-t-il des demandes d'intervention sur ce sujet ? 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 site de Brignoud, sur la commune de Villard Bonnot, accueille plusieurs opérations d'envergure, menées par différents maîtres d'ouvrage coordonnés entre eux (SNCF Réseau, Département de l'Isère et SMMAG) :

- Création d'un terminus en gare de Brignoud via l'ajout d'une 3^{ème} voie (opération inscrite dans le cadre du protocole d'accord partenarial « sillon alpin sud » signé en juillet 2008 entre les partenaires concernés), permettant d'accueillir le futur RER de l'aire grenobloise ;
- Suppression par dénivelation du passage à niveau (PN) n°27 (fonctionnalités routières et fonctionnalités modes actifs), situé à l'intersection de la RD10 et de la ligne ferroviaire, et inscrit au Programme de Sécurisation Nationale des passages à niveau ;
- Liaison interrives dédiée aux modes actifs entre Crolles et Brignoud ;
- Création d'un pôle d'échanges multimodal biface ;
- Reconstruction du pont de Brignoud suite à l'incendie d'avril 2022.

Des mutualisations entre ces opérations ont été décidées, afin d'optimiser les coûts des aménagements tout en améliorant le confort pour les usagers, et notamment pour les piétons et les cyclistes :

- Mutualisation de l'ouvrage de franchissement des voies entre l'opération « terminus » (desserte des quais dont accès au nouveau quai central) portée par SNCF Réseau et l'opération « dénivelation du passage à niveau » (fonctionnalités modes actifs) portée par le Département de l'Isère ;
- Mutualisation du franchissement de l'Isère, entre l'opération « reconstruction du pont de Brignoud » portée par le Département de l'Isère et l'opération « liaison interrives » portée par le SMMAG.

Le volet ferroviaire de ces opérations constitue la première étape, essentielle, de la mise en œuvre du projet de RER de l'aire grenobloise, avec un objectif de desserte entre Grenoble et Brignoud au ¼ d'heure en période de pointe et à la ½ heure en période creuse.

C'est pourquoi, sans attendre l'aboutissement des négociations sur le volet mobilités 2023-2027 du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) concernant le financement global des opérations ferroviaires concourant à la mise en œuvre du RER de l'aire grenobloise, dans l'objectif de préserver le calendrier et donc le bénéfice de la Déclaration d'Utilité Publique liée au « sillon alpin sud » (arrêté de 2009, prolongé de 5 ans le 22 août 2019), il est aujourd'hui nécessaire d'engager la phase « REALISATION » de l'ouvrage de franchissement du faisceau ferroviaire.

Au regard de l'analyse des bénéfices et du coût des différentes solutions de franchissement, par passerelle ou par passage souterrain, les partenaires réunis en Comité de Pilotage en Préfecture de l'Isère le 6 février 2023 ont décidé d'opter pour un franchissement souterrain, accessible aux personnes à mobilité réduite.

Il s'agit donc, au travers de la convention annexée à la présente délibération, de financer la phase « REALISATION » du passage souterrain franchissant le faisceau ferroviaire, sur la base du programme arrêté en comité de pilotage du 6 février 2023.

Le coût de l'opération, estimé à 17,7 M€ courants HT, comprend :

- Le rétablissement des cheminements modes actifs (piétons, cycles et PMR) par la création d'un passage souterrain, positionné côté Grenoble et permettant de mutualiser les usages de desserte des quais du futur terminus de Brignoud et le franchissement par les modes actifs. Il est précisé que le financement de la desserte du quai central créé dans le cadre de l'opération du terminus de Brignoud n'est pas couvert par la présente convention ;
- La modification de l'infrastructure ferroviaire pour supprimer le PN27.

La création de ce passage souterrain permet de renforcer la lisibilité et le confort, pour tous les usagers piétons et cyclistes, de l'itinéraire interrives entre Crolles / Bernin et Froges / Villard Bonnot, conformément aux objectifs portés par le SMMAG dans son projet de liaison interrives.

Le plan de financement de la réalisation du passage souterrain, tenant compte du récent désengagement de la Région Auvergne-Rhône-Alpes dans le financement d'infrastructures ferroviaires, s'organise comme ainsi :

	Clé de répartition %	Montant en Euros courants HT
SNCF RÉSEAU (via le plan de relance)	41,5254%	7,35 M€
DEPARTEMENT DE L'ISERE	12,4294%	2,2 M€
CCLG	37,5706%	6,65 M€
SMMAG	8,4746%	1,5 M€
TOTAL	100 %	17,7 M€ HT

Il est précisé qu'un financement complémentaire devra être identifié prochainement, dans le cadre des échanges sur le volet mobilités 2023-2027 du CPER, pour le financement complémentaire lié à l'évolution à la hausse du coût de la création de la voie en terminus en gare de Brignoud, telle qu'elle a été annoncée par SNCF Réseau récemment. En effet, depuis l'avenant à la convention « Sillon Alpin Sud » signé en 2018 allouant un budget de 32 M€ pour la réalisation de la création d'une 3^{ème} voie en terminus en gare de Brignoud, les études se sont poursuivies, et SNCF Réseau a communiqué récemment aux partenaires plusieurs informations relatives à l'accostage financier de l'opération, tenant compte de l'inflation et de nécessaires évolutions technologiques.

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 09 novembre 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Réaffirme son engagement en faveur de l'amélioration de la desserte ferroviaire de l'aire grenobloise, et notamment de la mise en service RER ferroviaire avec une première étape essentielle entre Grenoble et Brignoud ;
- Décide de participer financièrement, à hauteur de 1,5 M€, à la réalisation du passage souterrain permettant de franchir le faisceau ferroviaire en gare de Brignoud ;
- Autorise le Président à signer la convention relative à l'ouvrage de franchissement modes actifs lié aux travaux de la suppression du passage à niveau n°27 de Brignoud.

23,5 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 10 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

Département de l'Isère : 7,5 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

- **Délibération n°15 - Mobilités urbaines - Tarification des réseaux de transports du SMMAG: extension de la tarification solidaire et modifications des grilles tarifaires MTag et MTougo, application à la grille tarifaire MVélo+**

2DL230157

Monsieur le Président Sylvain Laval: La délibération suivante, dans le domaine des mobilités urbaines et relative à la tarification des réseaux de transport du SMMAG, avec une extension de la tarification solidaire et une modification des grilles tarifaires de M TAG, de M TouGo et de Mvélo+. La parole est à la vice-présidente Laëtitia Rabih.

00:26:47

Laëtitia Rabih: Merci, monsieur le Président. Nous sommes devant une délibération qui finalise la première étape, la première grande étape, à la fois de l'harmonisation et d'une première refonte en profondeur de la grille de tarification solidaire. C'est un travail qui a été mené conjointement avec les services et avec plusieurs membres du SMMAG, élus du SMMAG, et qui a été mené sur ces deux dernières années, cette année dernière et demie. Il s'agissait de créer des préalables à la fois pour l'harmonisation et la future tarification zonale, sur l'espace des réseaux TouGo et du réseau M TAG. Il s'agissait aussi, dans une enveloppe qui demeure celle qui est possible pour le SMMAG, de pouvoir creuser davantage les solidarités et la tarification solidaire. Nous avions auparavant, et on va le détailler, même si je ne vais pas revenir sur l'ensemble des tableaux que vous avez. En tout cas, je veux bien répondre à vos questions tout à l'heure si vous en avez. En l'occurrence, il s'agit de préciser cette démarche d'harmonisation de la tarification, et notamment en trois étapes dans cette délibération. La première débutera au premier janvier 2023 et permet de poser des titres attractifs pour les moins de 11 ans, celle-ci nous l'avons votée, elle est effective. La deuxième envisagée pour ce mois de février prévoit l'harmonisation des tarifications solidaires, c'est ce que nous allons voter ce matin. Également en vote ce matin, la troisième et dernière pour septembre 2024, qui va prévoir les dernières mesures de finalisation de la convergence à l'échelle du SMMAG. Vous avez en premier lieu un état des lieux des tarifications solidaires qui sont en vigueur actuellement. En l'occurrence, où l'on voit que si les deux réseaux M TAG et TouGo présentent des similitudes fortes, puisqu'elles sont toutes les deux basées sur les revenus du foyer en utilisant le coefficient familial comme base. Elles sont pourtant construites autour d'une philosophie fille totalement différente qu'il faut harmoniser. Les différences portent sur le fait que les deux réseaux proposent bien quatre tranches de tarification solidaire. Le réseau M Tougo monte jusqu'à un cocon familial de 1 100 euros, alors que le réseau M TAG couvre jusqu'à un quotient familial de 755 euros. Le réseau TouGo propose également des tarifs solidaires, différents en fonction du profil d'âge, plus ou moins de 26 ans, tandis que le réseau M TAG de la Métropole ne propose qu'une seule grille solidaire indépendante du profil d'âge. On voit bien le travail et l'effort important qu'il a été nécessaire de travailler pour faire converger. En termes d'ordre de grandeur, la tarification M TAG représente cinq pour cent des recettes sur le périmètre métropolitain, c'est-à-dire 1,6 million d'euros par an. Elle représente par ailleurs 29 pour cent des ventes d'abonnements pour une moyenne de 30 à 35 mille personnes usagères chaque mois. Les titres solidaires sont utilisés pour 22 pour cent des voyages réalisés sur le réseau. La grille solidaire TouGo, elle, représente neuf pour cent des recettes du réseau, 45 000 euros par an. Elle représente huit pour cent des abonnements pour 500 à 600 usagers par mois. Sur les propositions d'harmonisation, nous vous les proposons sur plusieurs critères. Déjà, l'harmonisation des tranches de QF, comme cela a été évoqué, puisque nécessaire. La revalorisation également des tranches de la tarification solidaire, ceci est relativement intéressant comme nous le verrons dans ce que nous allons voter en délibérer. Cela nous permet d'aller nettement plus loin dans la solidarité. Ce sont bien l'ensemble des personnes vivant sous le seuil de pauvreté sur les deux territoires qui seront concernés par la tarification solidaire, à partir de 2,5 euros par mois pour un abonnement de 30 jours. C'est un critère que nous retrouverons par ailleurs et qui sera harmonisé au-delà des deux périmètres territoriaux. De même, sur Mvélo+ et sur les abonnements Mvélo+. On voit bien qu'il était possible de faire mieux en servant davantage de personnes qui en ont besoin au quotidien, pour travailler et pour les familles. Je dirais qu'à quasi enveloppe constante, puisque l'effort, dans un premier temps, a été un effort d'harmonisation et de plus de solidarité. À enveloppe quasi constante parce que, vous l'avez vu précédemment, nous avons aussi des finances qui sont contraintes, comme l'ensemble des collectivités territoriales. Cela nous oblige aussi pour pouvoir pérenniser notre syndicat et également les différents opérateurs autour de nous et que nous puissions continuer à servir. L'idée n'est pas forcément que cette harmonisation et cette tarification renouvelée, refondée, reste en l'état, ad vitam aeternam. Il s'agit déjà, dans un premier temps, de servir l'ensemble des objectifs qui sont mentionnés dans cette note et dans ce projet de délibération. Nous avons, pour conclure, une nouvelle grille tarifaire pour le réseau M TAG qui va démarrer en février 2024. Le scénario qui est proposé a un impact financier quand même important. Il fait perdre de l'ordre d'un million de recettes par an sur le réseau M TAG. Vous voyez qu'il y a quand même cet effort-là qui est réalisé et ceci correspond à une perte de recettes de 2,7 pour cent. Pour compenser cet effet, il convient que d'autres tarifs de la grille soient modifiés pour assurer l'équilibre dont je viens de vous parler pour l'ensemble du territoire SMMAG. Sur les titres à voyage, il est proposé d'augmenter le prix du ticket unité à deux euros,

d'augmenter également le prix des tickets de vente à bord et les tickets SMS à 2,50 euros. Cela, afin de créer une différence tout de même marquée sur le ticket unité, comme c'était le cas jusqu'en 2021. Ce sont des modifications qui permettront aussi de faire porter l'essentiel de l'effort sur les usagers occasionnels et non pas sur les usagers qui ont besoin de se déplacer au quotidien, et notamment pour travailler. De réduire aussi les effets de bord de l'attrait de la vente à bord, qui constitue à la fois une perte de temps, c'est-à-dire aussi une perte de vitesse commerciale pour nos bus. De réduire aussi l'usage du SMS, qui pose une problématique, sinon de fraude ou de l'achat de dernière minute. Autant, on peut parfois le comprendre, et je sais que les contrôleurs et les équipes M TAG, que je salue par la même occasion, ont toujours la vigilance et savent faire les différences, autant, nous n'avons pas non plus à encourager ce type de pratiques, qui peuvent, des fois, ne pas vraiment se situer entre fraude et dernière minute. La vente à bord et le SMS seront remplacés par l'utilisation possible d'un nouveau mode de paiement, l'Open Payment. De plus, par l'utilisation de la carte bancaire sans contact sur les valideurs, une fonctionnalité qui a été ouverte cet été 2023. Puis par l'utilisation d'un ticket à unité classique tout en conservant inchangé le tarif du carnet de voyage et des abonnements sur-mesure. L'effort ne porte pas sur les occasionnels fréquents, mais bien, sur les occasionnels "occasionnels" et renforce l'attractivité de ce titre. Premier pas vers une fidélisation, puisque nous le rappelons, ce qu'il est important de conserver comme trajectoire est que nous ayons le maximum de personnes abonnées, car nos tarifs sont beaucoup plus intéressants dans ce cas-là. Sur les abonnements des jeunes, il y a eu aussi cet effort d'harmonisation, puisqu'en préambule, on disait bien qu'il y avait une différence sur les âges auxquels portaient la solidarité entre les deux réseaux. Il y a déjà la création d'un statut étudiant, apprenti, alternant, pour les moins de 26 ans. On a choisi cette référence de moins de 26 ans, connue sur le territoire national, notamment promue dans les abonnements de la SNCF, des cars région, et cetera. Il y a une forme de facilitation pour bien comprendre. Il y a également la création d'un tarif identique pour les 11-17 ans, que l'on peut appeler les scolaires, les étudiants, les apprentis ou les alternants jusqu'à 25 ans inclus, pour un montant de 18,70 euros. La suppression du tarif 18-24 sans conditions, puisqu'elle n'était pas très lisible dans notre offre. Actuellement, le tarif jeune s'arrête à 24 ans révolu. Il est bien proposé d'inclure les apprentis, les étudiants, les alternants, de 25 ans dans ce tarif réduit. Il est précisé aussi que, comme tous les usagers, ces classes d'âges ont accès à la tarification solidaire en fonction de leurs revenus. En l'occurrence, on voit bien qu'il y a un tarif de départ qui comprend l'ensemble de ses positions des uns et des autres à ces âges. Ensuite, comme pour tout à chacun, s'il y a droit à la tarification solidaire, celle-ci s'applique. Sur le réseau M TouGo, au niveau de ce qui sera mis en place en termes de grille tarifaire en février 2024, il s'agissait aussi d'assurer une convergence complète avec la tarification M TAG. Il est proposé de ne garder qu'une seule grille tarifaire M TouGo contre, aujourd'hui, deux : moins de 26 ans et plus de 26 ans. Il semble pertinent de retenir pour la grille tarifaire unique la tarification solidaire actuelle des moins de 26 ans. Les tarifs seront en outre adaptés afin de garder une bonne progressivité entre les tranches. La nouvelle tarification solidaire sera ainsi beaucoup plus avantageuse pour les habitants du Grésivaudan qui sont en dessous d'un quotient familial de 900 euros qui est, je le rappelle, le seuil de pauvreté en France. Il existe une déclinaison annuelle des tarifs solidaires fixés à 10 fois le tarif mensuel solidaire. Il est proposé de s'aligner sur la pratique pour le réseau M TAG. Les abonnements annuels solidaires pour les plus de 65 ans et les étudiants correspondront bien à 12 fois le tarif mensuel. La tarification solidaire s'applique également au tarif réduit octroyé aux salariés des entreprises conventionnées PDME. Au vu des nouveaux montants proposés par tous et à la très faible utilisation de ces titres, il est proposé de supprimer ces tarifs. L'enjeu financier de cette dernière mesure est évalué à un déficit de recettes de 20 000 euros par an au maximum. Sur les tarifs jeunes toujours, pour assurer encore la convergence des gammes tarifaires, il est proposé d'appliquer, dans les mêmes conditions pour les jeunes, un abonnement pour les 11-17 ans et les étudiants, apprentis, alternants jusqu'à 25 ans inclus, à 13 euros par mois. Un abonnement pour les plus de 25 ans, sans conditions, identique au titre plus de 26 ans, soit 30 euros par mois. Sur l'harmonisation que nous faisons de tout cela avec la grille tarifaire Mvélo+, nous rappelons que Mvélo+ propose déjà des tarifs solidaires pour les personnes qui ont un quotient familial inférieur ou égal à 755. Le plafond actuel de la tarification solidaire du réseau M TAG, que nous faisons évoluer de la même manière au plafond de ressources du foyer, à un coefficient familial de 900 euros. La grille tarifaire Mvélo+ applicable au premier février 2024 également, est jointe dans les supports que vous avez présents à la délibération. En résumé et en conséquence, nous vous proposons ce matin au vote, un projet quand même ambitieux, qui s'appliquera très rapidement, février 2024, et qui viendra compléter la gratuité les mercredis, les week-ends pour les 11-17. Ça viendra aussi compléter l'effort que nous avons travaillé avec le Crous pour que l'ensemble des étudiants bénéficiant du tarif repas à un euro, sans passer par des formalités administratives, puissent déjà et bénéficient déjà d'une tarification à 2,5 euros par mois. En conséquence, nous vous

demandons de voter ce matin, chers collègues, la tarification des réseaux de transport M TAG, M TouGo applicable à partir de février 2024, du premier février. Voter en décidant de fixer un plafond de ressources identique donnant droit à la tarification solidaire correspondant à un QF de 900 euros. Pareillement, voter en décidant d'établir également de nouvelles tranches de cocon familial telles qu'elles ont été exposées, identiques sur les deux réseaux, donnant droit à des tarifs réduits allant de 96 à 30 pour cent de réduction par rapport au tarif plein. Il s'agit pour la tranche A de QF allant de zéro euro à 565 euros, pour la tranche B de QF allant de 566 euros à 715 euros, pour la tranche C de QF allant de 716 euros à 785 euros et pour la tranche D de QF allant de 786 à 900 euros. De même, d'indiquer que ces évolutions des grilles tarifaires seront bien mises en œuvre au premier février 2024 et intégrées au guide d'instruction pour l'accès au droit à réduction. Sur la tarification du réseau M TAG, nous décidons de fixer les abonnements mensuels à la tarification solidaire dans les quatre tranches suivantes. Pour la tranche A, 2,5 euros par mois, pour la tranche B, 15,40 euros par mois, pour la tranche C, 20,50 euros par mois et pour la tranche D, 46,50. Ainsi, de décider de fixer le tarif unitaire à deux euros, le tarif du ticket vendu à bord et du SMS à 2,50 euros. De même, de décider de fixer un abonnement mensuel pour les jeunes de 11 à 17 ans inclus et les étudiants, apprentis, alternants, jusqu'à 25 en inclus, donc moins de 26 ans, à 18,70 euros par mois. Puis, décider de supprimer le tarif 18-24 et de transformer le tarif 25-65 en tarif 18-64 au tarif de 66,40 euros par mois. Sur la tarification des réseaux M TouGo, décider de proposer les tarifs réduits aux ayants droit de la tarification solidaire indépendamment de leur âge. La tranche A à 2,50 euros par mois, la tranche B à quatre euros, la tranche C à 6,50 euros et la tranche D à 8,50 euros. Ainsi, de supprimer le tarif solidaire PDME, de porter les tarifs des abonnements annuels solidaires à 12 fois le tarif mensuel. Puis de décider de porter le plafond de ressources pour Mvélo+ permettant l'accès au tarif solidaire à un quotient familial de 900 euros.

00:44:01

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci beaucoup pour cette présentation de cette délibération structurante. Y a-t-il des demandes d'intervention ? Madame BELAIR.

00:44:17

Margot BELAIR: Merci. En préalable, vu que l'on va parler de la tarification qui concerne le réseau M TAG, je pense qu'il peut être important de féliciter les équipes pour le travail qu'ils mènent en ce moment pour maintenir l'offre de services à cause de la météo. On voit qu'il y a quand même pas mal de difficultés et je pense que l'on est tous d'accord pour apporter notre soutien aux équipes sur le terrain. Il y a deux ans, nous avons entamé, avec toute la bonne volonté du monde, les travaux du fameux groupe de travail tarification qui avait tant fait parler en d'autres lieux. Depuis deux ans, nous étudions avec attention et bien accompagnés, je tiens à le dire, par les services du SMMAG, de M TAG, mais également par l'AURG, de nombreuses situations, de nombreux scénarios. Nous étudions aussi plein de camemberts, des profils sociaux, des tranches de QF et plein de données de chacun de nos territoires. Cela, pour tenter d'appréhender au plus juste et au plus près cette épineuse question de la tarification. Si bon nombre des intentions sont louables dans le travail, j'ai le regret de vous annoncer que les données d'entrée étaient très orientées. En effet, cela fait deux ans que nous travaillons à recette constante et ça a été dit. Tout scénario qui a été étudié, a été étudié sur le principe des vases communicants. La réforme proposée aujourd'hui part de la nécessité d'une harmonisation tarifaire. C'est une obligation légale et c'est une très bonne nouvelle pour avancer vers le réseau unique. Elle vous a été présentée et elle propose des modifications très concrètes pour les usagers et usagères de la TAG. Une refonte de la tarification sociale, certes intéressante, aucun doute là-dessus, mais qui fait reposer cette harmonisation sur les 18-24 ans. Aujourd'hui, pour financer la nouvelle tranche de pastel, donc ceux qui payent 47 euros au lieu de 66 euros, on va demander à ceux qui payent 16 euros d'en payer 66. Très concrètement, le pari de l'exécutif est le suivant : pour les 18-24 ans qui n'ont pas accès au tarif solidaire, ils vont passer au plein tarif. Possiblement, on vous rembourse 50 pour cent, ce qui fera 33 euros par mois, et c'est toujours plus que les 16 euros actuellement. Pour les 18-24 ans qui ont accès au tarif solidaire, une partie, en effet, pourra bénéficier des tranches de tarification solidaire A et B et payera moins qu'aujourd'hui. Toutefois, le reste payera entre 20 et 45 euros par mois, plus toujours que les 16 euros actuellement, avec en prime, plus forcément la possibilité de prendre un abonnement annuel. Puisque, et ça, on peut le regretter collectivement, la tarification solidaire ne permet pas de prendre des abonnements annuels. On en a déjà beaucoup discuté, c'est comme ça. Pour les étudiants, l'abonnement va passer de 16 euros par mois à 18 euros par mois. Quand on parle des jeunes, on parle d'une des populations les plus fragiles et les plus marquées par les crises que nous connaissons et dont l'avenir sera l'usage massif des transports en commun. C'est cette nouvelle génération qu'il faut encourager à ne pas se motoriser. C'est cette génération qui est également la plus marquée aujourd'hui par l'inflation. Ce n'est

donc pas une mesure sociale que de faire payer la ristourne pour les pauvres par des précaires et ce n'est pas le rôle du service public. Ce qui nous gêne le plus, par ailleurs, c'est que le SMMAG, en faisant cette nouvelle tarification étudiante, participe à la fracture entre les étudiants et les autres jeunes. Les plus diplômés auront sept ans de tarifications solidaires et les travailleurs, non. Je vous vois venir, "toute tarification offre son lot de gagnants et de perdants", "oui, mais on ne peut pas prendre en compte toutes les particularités, les situations particulières, et cetera." La question que je pose là est plus de savoir quelle est la boussole politique que se fixe le SMMAG en matière de tarification ? La tarification au revenu, la tarification universelle à l'âge, une tarification incitative au report modal. Au passage, on augmente le ticket unitaire à deux euros et 2,50 euros à bord, soit quasiment autant, voire autant, pour la tarification à bord que le réseau francilien. Pourtant, nous n'avons pas le même réseau. Ce qui semble avoir guidé les choix du SMMAG aujourd'hui, et ça a été dit, c'est le fait de maintenir les recettes constantes en faisant au mieux. Faire au mieux est une intention louable et je ne mets pas en cause les longs mois de travail. Cependant, à vouloir faire rentrer des carrés dans des cercles, on en perd l'objectif final, celui d'une tarification juste, incitative, pour prendre des transports en commun à tous les âges de la vie.

00:49:08

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

00:49:11

Jean-Paul TROVERO: Je vais me lancer dans un exercice un peu périlleux avec les différentes fonctions qui sont les miennes, mais je ne vais pas oublier mon identité politique. Déjà, pour éviter tout suspense, je voterai cette délibération, que l'on soit bien clair là-dessus. Le propos n'est pas d'aller contre cette délibération, parce qu'elle a des avancées significatives dans plusieurs domaines, et j'y reviendrai, mais pour remettre un peu à mon avis, quelques sujets sur le tapis. Tout d'abord, je ne vous cacherai rien en disant que je suis toujours un militant et un partisan de la gratuité des transports. Ce qui pose déjà le décor en ce qui concerne mes convictions et, en tous les cas, la volonté politique qui est la mienne et qui me suit. Ça ne veut pas dire qu'il faut faire plus, mais j'y reviendrai par rapport aux institutions qui sont les nôtres. Dans tous les cas, il faut mener ce combat au niveau économique, au niveau du changement de modèle et au niveau, bien entendu, des institutions et de l'État. Il ne faut pas faire perdre ce point de vue. En tout cas, moi, je ne le perds pas, surtout dans des contextes de zones à faible émission. Puis surtout, dans des contextes de transition écologique, de transition environnementale et de pouvoir d'achat. La question posée est de savoir est-ce que les transports en commun sont ou pas un véritable service public et quelles en sont les modalités définitives ? Ensuite, deuxième point, ça a été dit sur la commission qui s'est réunie à plusieurs reprises depuis deux ans, à un bon rythme, avec un bon travail des équipes et des élus qui portent ce dossier qui n'est pas simple. On peut dire que l'on a au moins, et ce n'est pas une mince affaire, les données d'entrée pour nous permettre de prendre les bonnes décisions ou les décisions les plus solidaires. Par conséquent, merci à tout le monde. Une petite remarque, il aurait été bien que cette commission soit un peu plus étoffée.

00:51:26

Laetitia Rabih: Il faut venir.

00:51:26

Jean-Paul TROVERO: Effectivement, il faut venir, mais on prend des décisions qui sont quand même très importantes et ça serait bien que l'on soit un peu plus nombreux dans ces commissions qui ont tout leur sens. Du très positif, ça a été dit. Les hypothèses, les assimilations, les décisions partent avec des données qui sont intéressantes. L'harmonisation des grilles tarifaires des QF sur nos territoires est une très bonne chose. La solidarité qui est développée sur nos territoires est une très, très bonne chose. Le fait de rapprocher des réseaux M TAG et TouGo dans nos réflexions, au-delà des tarifications, espérons que ça aille plus loin, et en tous les cas, y compris dans les développements de ces réseaux, c'est une très, très bonne chose. Ça, ce n'est absolument pas remis en question. Là où je ferai une analyse qui ressemble un peu, par certains côtés, à celle de la précédente intervention, c'est que nous sommes sur une grille de tarification solidaire, certes, mais circulaire. On parle beaucoup d'économie circulaire et là, c'est circulaire, c'est-à-dire que l'on est à enveloppe constante. Je l'ai déjà dit à plusieurs reprises, c'est vrai que nous avons un SMMAG qui a besoin d'aller chercher des recettes ou qui n'a pas les moyens complets de sa politique. C'est clair, c'est vrai que derrière, il y a des institutions, qui, eux aussi, sont à court de moyens pour aller beaucoup plus loin dans ces équilibres. Cependant, à terme, il faudra que l'on se pose la question quand même de cette tarification circulaire où on prend aux uns pour donner aux autres, dans un

esprit vertueux. C'est un principe de solidarité, mais j'aurais tendance à demander où trouve-t-on la solidarité de nos institutions, puisqu'il n'y a aucune contribution. Je n'irai pas plus loin. Là-dessus, c'est vrai que nous sommes dans une étape. J'ai bien compris qu'il y aura plusieurs étapes qui vont encore aller dans un sens qui peuvent nous convenir. En tout cas, effectivement, il y a une catégorie, les 18-24 ans, qui passe de 6,70 à 16,40. J'ai posé la question, on a eu des réponses. Les histoires de moins 50 pour cent parce qu'il y a la partie employeur, et cetera, ça peut s'entendre. Néanmoins, il aurait été quand même bien que l'on sache exactement combien ça coûte si on avait laissé à 16,40 euros, quel était le coût pour les collectivités. C'est-à-dire, quelle était la contribution des collectivités pour faire en sorte que cette catégorie de jeunes reste dans les mêmes eaux ? Parce que c'est malgré tout une catégorie qui encaisse une grosse augmentation. Je n'irai pas plus loin. Je le redis, je vais voter cette délibération sans état d'âme parce qu'elle a de très, très bonnes dispositions, que ça va dans le sens, ça va dans le bon sens. Il n'y a pas de raison que cette libération, je ne la vote pas, mais avec les réserves que j'émetts et en espérant que, dans les années à venir, on puisse se rapprocher de cette fameuse gratuité.

00:55:09

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

00:55:12

Laurent THOVISTE: Merci, Monsieur le Président. Avoir des convictions politiques, c'est bien. Parfois, je me demande si on ne fait pas un peu trop d'idéologie et si on ne devrait pas redescendre un petit peu sur le terrain. J'ai participé, Monsieur le Président, à une opération pilotée par la TAG, qui s'appelle "Tous en règle". J'ai passé deux heures à l'arrêt de tramway à Maisonnat qui n'est pas réputé pour être un arrêt de tramway où il y a des gens particulièrement fortunés. Comme on parlait du contrôle des titres de transport, on parlait en même temps de la tarification. Je ne dis pas qu'il n'y a pas des personnes qui ont parlé de la gratuité, dès lors que l'on parlait avec eux de ce qu'impliquait la gratuité. C'est-à-dire, le fait qu'il fallait que quelqu'un finance et que si ce n'était pas financé par la part des transports, ce serait bien financé autrement. Les gens entendent parfaitement ce discours sur la tarification solidaire qui nous est proposée. J'ai même eu des gens qui avaient peu de revenus, qui disaient, et ça fait écho d'ailleurs au discours que porte le représentant de RSA 38. Je ne sais pas s'il est toujours dans le groupe de travail, mais il disait que ce qu'ils demandaient, c'est la dignité, et la dignité, c'est de payer à hauteur des contributions. Effectivement, des sommes qui restent relativement modiques, mais qui symbolisent le fait que chacun participe au service public. Je crois que quand on écoute les gens et quand on discute avec eux, les positions sont beaucoup moins tranchées. Elles sont aussi beaucoup moins excessives que celles que j'entends parfois sur les bancs de cette assemblée. Positions qui me semblent plus relevées de la volonté de faire de la politique que de se soucier vraiment de ce qu'attendent les gens. Puis, le dernier point. Quand j'entends que le SMMAG ne participe pas, je ne sais plus comment vous avez dit ça, à l'équilibre des transports publics, on ne doit pas siéger dans la même assemblée. Je suis comme vous, certainement pas au même niveau, vous êtes président et je ne suis qu'un simple administrateur de M TAG. Je ne pense pas que nous bouclerions le même budget sans la contribution de la collectivité publique. Je ne pense pas que nous aurions bouclé le même budget quand nous avons dû, je crois, rajouter une première fois quatre millions d'euros, une deuxième fois, et cetera. Les montants, nous les avons tous ici votés. On peut toujours faire plus, faire moins, faire différemment. Cependant, dire que le SMMAG n'est pas présent pour l'équilibre des transports publics, franchement, je pense que c'est un peu difficile à avaler pour un certain nombre de gens qui sont présents dans cette estrade. Puis en tant que président, je vous inviterai à l'avenir à un peu plus de retenue dans vos propos.

00:58:10

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

00:58:15

Henri BAILE: Je voudrais d'abord m'associer totalement à ce que vient de dire Laurent THOVISTE et, en même temps, me féliciter de voir que l'on arrive progressivement à une forte avancée sur l'harmonisation des réseaux. C'est un élément important. C'est la raison pour laquelle, ensemble, nous avons décidé de créer le SMMAG. Puis, je voudrais simplement conclure, parce que Laurent a dit tout ce que j'aurais pu dire tout à l'heure. Dire en direction du président de M TAG que les postures, ça va deux minutes, mais qu'à un certain moment, il faut quand même être un peu plus responsable. Je veux bien respecter l'appartenance politique de tout à chacun, mais quand on est président de M TAG et quand on sait les difficultés que l'on a à boucler le budget de M TAG en

solidarité de toutes les collectivités, on pourrait s'abstenir d'afficher les drapeaux et de rester simplement dans la responsabilité de président de M TAG.

00:59:14

Monsieur le Président Sylvain Laval: Monsieur le président CATTIN.

00:59:19

Bruno CATTIN: Le Pays Voironnais n'est pas directement concerné par cette délibération, puisque l'on ne vote pas. Cependant, je reprends à mon compte les propos de Laurent. Je reprends à mon compte les propos d'Henri BAILE. Je trouve que la position du président de M TAG est particulièrement contestable. Je suis vice-président en charge des finances et je suis très surpris que le président de M TAG puisse envisager une gratuité des transports. Ça me pose beaucoup de problèmes et ça m'interpelle fermement sur ce manque de réalisme et de lucidité.

01:00:06

Monsieur le Président Sylvain Laval: Monsieur Luc REMOND a demandé la parole.

01:00:08

Luc REMOND: Juste pour préciser une chose. C'est vrai que le Pays Voironnais n'est pas concerné directement par cette délibération. Néanmoins, nous avons participé, j'ai participé activement au groupe de travail. Quand même, notre objectif est aussi que l'on ait une structure tarifaire qui se rapproche le plus possible de celle de Grésivaudan et la Métropole. Cela, de manière à ce que, pour les usagers, dans la lecture des quotients familiaux, des âges et autres, je veux dire, il y a une lecture identique. C'est important que pour nous, usagers, même si aujourd'hui, le Pays Voironnais n'est pas dans le réseau M TAG, nous soyons en tout état de cause, prêts sans trop de difficulté à l'intégrer, éventuellement un jour. En tout état de cause aussi, pour nos usagers, qu'ils aient une compréhension des structures tarifaires et une même visibilité des structures tarifaires.

01:01:06

Monsieur le Président Sylvain Laval: Monsieur Trovero.

01:01:07

Jean-Paul TROVERO: Après cette charge de presque unanime, quelques éclaircissements quand même. Même si vous avez compris, j'ai malgré tout le droit de dire ce que j'ai à dire. La première chose, pour être clair, effectivement, j'ai une délégation importante, mais je suis également un élu du SMMAG et j'ai une liberté de parole politique. Ça, vous ne pouvez pas me la retirer. J'aimerais bien savoir en quoi il y a un mélange de genres. Tout simplement pour deux raisons. La première, mais peut-être qu'il faut le rappeler, M TAG n'est pas propriétaire de ces recettes et ne gère plus les recettes. L'équilibre économique via les recettes, pour M TAG, n'existe pas. C'est le SMMAG qui finance comme GAM. Cependant, je n'ai jamais parlé, comme l'a dit monsieur THOVISTE, mais il aime bien me recadrer, ce n'est pas nouveau, de mélange des genres, comme ça peut être dit. J'ai toujours été très conscient, l'entreprise a toujours été très consciente des efforts des actionnaires par rapport à la réalité économique de l'entreprise M TAG et des 1 500 salariés qui composent cette belle entreprise. Il n'y a jamais eu de divergence sur le sujet. Sur la tarification solidaire telle qu'elle est aujourd'hui proposée, j'ai émis des réserves sur le fait que ce soit une tarification circulaire. C'est-à-dire qu'il n'y ait pas d'extension du périmètre de l'enveloppe. Je ne me cache pas, je l'ai toujours dit dans toutes les commissions, je l'ai toujours dit. Vous êtes bien au courant de ce que je pense sur le sujet et je ne vois pas en quoi ça vient contredire une fonction que j'ai à M TAG. Sur la solidarité des territoires, je ne vois pas à quel moment je suis allé contre la solidarité des territoires. Je dis simplement que dans les futures, et c'est ce que j'ai exprimé, dans les futures dispositions, ça serait bien que l'on aille un peu au-delà, et y compris d'ailleurs, vers un peu plus de gratuité. Ce n'est pas une utopie, la gratuité. Pour moi, ce n'est pas une utopie, c'est un idéal. On a le droit d'avoir des idéaux. On dit qu'il faut être sur le terrain. Je ne pense pas que je suis un élu qui soit déconnecté du terrain, bien au contraire, et dans les discussions diverses et variées, ça revient, ça monte en puissance. Il y a des collectivités, des Métropoles, des autres, qui passent à ce stade-là. Je ne pense pas que ce soit tous des fous furieux ou toutes des folles furieuses. Ils sont dans une démarche qui les honore et en tous les cas, c'est vrai que j'adhère à certaines dispositions. Par contre, il faut être réaliste, je n'ai jamais dit qu'il fallait tout faire tout de suite, dès demain matin. Il faut du temps, il faut que ça se construise, il faut que nous y travaillions ensemble. Je ne vois pas à quel titre, parce que c'est un peu facile de toujours dire que le président de M TAG dit ça et ça. C'est-à-dire qu'en clair, on m'empêche de parler. Vous savez que ce n'est pas ma culture. J'assume, je continuerai à assumer, y compris dans d'autres lieux. Ça n'empêche pas que les décisions, je les respecte. C'est pour ça que

j'ai pris la précaution de dire à l'introduction que j'allais voter pour cette délibération, parce qu'il y a des avancées significatives. Cependant, il n'y a pas de raison que je renie mes idéaux.

01:05:20

Monsieur le Président Sylvain Laval: Monsieur BEJJAJI.

01:05:22

Pierre BEJJAJI: Je ne voulais pas intervenir, mais je vais le faire quand même, parce que je n'ai pas trop aimé. Je crois que l'on est plusieurs dans la salle à ne pas avoir trop aimé les interventions qui ont succédé à la prise de parole de Jean-Paul TROVERO, les railleries ou l'avoir brocardé de cette manière. J'aimerais que ceux qui l'ont fait face de même avec le président de Montpellier Métropole et maire de Montpellier. D'ailleurs, il y a une visite technique qui est prévue le 21 novembre où Montpellier invite les autres territoires à venir voir ce qu'ils font. Je ne suis pas fan non plus de la gratuité totale, je le dis, je l'avoue. Toutefois, c'est un vrai débat, c'est un vrai débat politique de très-haut niveau, qui est traité partout nationalement. Je n'ai vraiment pas apprécié la manière dont il a été répondu sur cet aspect-là à Jean-Paul TROVERO.

01:06:16

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

01:06:18

Laetitia RABIH: Merci, Monsieur le Président. Permettez-moi aussi, chers collègues, avant de répondre aux différents questionnements, de faire état aussi de mon émotion et peut-être de mon humeur, puisque ça semble être la matinée consacrée pour cela. Ce que j'ai du mal, et je souhaite vous le partager, c'est quand même, quand la gauche décide de brocarder la solidarité. Pourquoi vous la brocarder ? Parce que c'est à enveloppe constante ou quasi constante. Très sincèrement, regardez les efforts qu'il nous reste à faire, regardez la consolidation que nous devons faire par rapport à l'opérateur M TAG, la SPL M TAG, aujourd'hui. Regardez les efforts qui ont été consentis toutes ces années, post covid, à la fois pour consolider financièrement, pour retrouver nos usagers. Je suis bien contente que nous soyons proches des 100 pour cent même si nous ne sommes pas encore à 100 pour cent. On voit bien qu'aujourd'hui, il y a quand même beaucoup d'éléments, en plus, de l'attention particulière que nous devons avoir sur les extensions des réseaux, sur la commande importante qui a été faite également de renouvellement de matériel roulant. Les équations comme celles-ci, nous ne savons pas les résoudre autrement, alors monsieur Trovero, n'hésitez pas si vous avez des idées. Toutefois, à un moment, la quadrature du cercle, pour reprendre l'expression un peu de Margot, de faire rentrer des ronds dans des carrés, je ne sais pas, mais elle existe et c'est quand même une réalité. On ne peut pas simplement vouloir refaire de l'incantation. Après, j'ai mal quand la gauche, je le redis, se porte comme ça, je ne sais pas, en espèce de censeur de ce qui serait solidaire-circulaire, solidaire-solidaire, et cetera. Ce qui est solidaire, monsieur TROVERO, je pense que beaucoup le partageront ici, c'est quand même la justice sociale que de faire de la répartition et de faire appliquer simplement les règles qui ont présidé tous les collectifs mutualistes. C'est tout de même ça la vraie solidarité. La vraie solidarité, c'est au QF. Quand Margot BELAIR demande quelle est l'orientation du SMMAG, je suis désolée que l'on vous ait perdu parce que l'orientation du SMMAG est, je dirais, sur deux orientations. La promotion de la multi mobilité et aussi celle des transports publics, et également la justice sociale. Dans ce que j'entends de votre propos qui est clair, il y a un pan de ceux des jeunes qui ne pourraient peut-être pas trouver satisfaction. Nous avons bien dit qu'il était sans doute extrêmement réduit de trouver un jeune qui ne bénéficie pas d'une tarification solidaire, qui n'est pas non plus salarié, ni étudiant, ni apprenti, et cetera. C'est-à-dire, un peu, certains jeunes, peut-être, qui sont encore sous l'aile protectrice des parents, qui ne bénéficieraient pas eux-mêmes d'une tarification solidaire. Oui, c'est peut-être un écueil. Cependant, regardez ! Regardez le nombre de personnes supplémentaires que va servir aujourd'hui notre tarification solidaire, et qu'elle ne servait pas. Dans ma présentation, j'ai bien mentionné qu'il s'agissait d'un premier élan. Avant de regarder comment nous pouvons augmenter l'enveloppe, commençons à nous dire pourquoi, depuis l'instauration de cette tarification solidaire, nous n'avons pas été en mesure de servir l'ensemble des personnes que nous allons servir aujourd'hui ? Pourquoi autant de métropolitains sur le réseau M TAG ? On continuait à payer des tranches qui étaient peut-être supérieures par rapport à leur porte-monnaie. Je veux dire que ça, ce n'est pas normal. Ça, c'est de l'injustice sociale. La justice sociale est la tarification au quotient familial. Puisque monsieur BEJJAJI, vous reprenez l'exemple de Montpellier qui sert, les samedis et dimanches, une gratuité. Je dis simplement que la gratuité qui est proposée par Montpellier, et bien que de l'obédience qui est la mienne, je me permets de le dire. Lyon, par exemple, a fait du rétropédalage sur cette question, et vous le savez. Est-il juste, bien que ce soit intéressant,

qu'elle serve plus réellement la multi mobilité. Je n'en suis pas certaine. Puis vous l'avez dit, monsieur BEJJAJI, que c'est un débat de haut vol ou de haut niveau, et il nous faudra sans doute encore beaucoup d'années pour décider si la gratuité est un acte de justice sociale. La gratuité sur un réseau qui ne sert pas le périurbain, avec des matériels roulants qui sont limite à la limite de l'obsolescence aujourd'hui, où le confort n'est plus du tout assuré. Je ne suis pas sûre que ce réseau-là accueille les plus nantis d'entre nous. Pour les vitesses commerciales, si elles ne sont pas améliorées par l'ensemble des efforts que nous portons pour les améliorer. Je ne suis pas sûre non plus que nous servions les gens qui peuvent avoir plusieurs rendez-vous, les professions libérales comme d'autres. Il y en a beaucoup qui continueront, malgré les efforts et malgré la politique PDME et de M'PRO, à préférer prendre la voiture individuelle. La dure réalité, elle est là. Puis il y a ceux qui lorsqu'ils ont encore l'âge de pédaler, parce que tout le monde ne pédale plus, ceux-là préféreront sans doute continuer à prendre le vélo. Attirer la clientèle, attirer les usagers, pour nous, notre vocable, c'est d'abord permettre les conditions d'un accueil digne et de ne pas être simplement avec une population qui deviendrait de plus en plus captive. Je tiens quand même à le préciser. Je trouve que ne pas comprendre quand on est à gauche, et je reviens sur Montpellier qui fait une expérimentation, qui en tire les conclusions, comme Lyon avait réfléchi. Montpellier, quand on sert uniquement le week-end ou les jours fériés, week-ends, est-ce que l'on sert les travailleurs qui ont pris un abonnement ? Est-ce que si on étendait ce genre de choses, ce serait quelque chose d'intéressant ? Qui prend le week-end, les transports ? Pas forcément ceux qui ont toujours travaillé toute la semaine. Peut-être aussi, mais pas qu'eux, et la justice sociale s'adresse d'abord dans ce pays, à ceux qui sont les travailleurs pauvres. Le réseau du transport en commun doit servir d'abord aussi les familles et les travailleurs pauvres, ceux qui n'ont pas choisi les temps partiels imposés, qui, des fois, cumulent des boulots. Ils restent chez eux tranquillement le week-end parce qu'ils sont fatigués. On n'est pas sur le superbe exemple de la justice sociale. En proposant la gratuité le week-end, en revanche, on peut se dire que c'est une expérimentation. Elle mérite d'être regardée, monsieur BEJJAJI, si vous avez du temps et que vous pouvez nous faire remonter vos observations qui seront intéressantes. Quant au réseau de Lyon, puisque l'on disait proche de votre obédience en parlant de Montpellier, il est proche de la vôtre. Le SYTRAL a décidé d'abandonner la question de la gratuité au profit de quoi ? De ce qui est le deuxième bras politique de cette assemblée, c'est-à-dire la justice sociale. Le développement des mobilités, d'un côté, la justice sociale, de l'autre. Lyon a décidé de revenir à une tarification au coefficient familial, à la véritable justice sociale. On peut toujours rêver de faire mieux, monsieur TROVERO, c'est vrai, et je comprends votre élan d'humanisme à dire gratuité des transports. Pourquoi pas ? Toutefois, où est l'humanisme là-dedans ? Comment vous le financez ? Je veux dire qu'il faut arrêter d'être simplement sur des sphères intellectuelles, sur des modélisations. Les modélisations sont en train de se faire dans ce pays. Souvent, elles sont arrêtées. Posez-vous la question de pourquoi est-ce que le réseau du SYTRAL serait moins humaniste d'un coup ? Je m'en arrête là, mais je trouve que nous avons une réforme tarifaire qui a une fière allure, qui va servir ceux qui n'ont pas été servis à l'époque de son commencement. Toute chose doit toujours s'améliorer. Je pense que nous améliorons l'orientation de cette politique tarifaire qui n'était pas de la vraie justice sociale. Je veux dire également que si vous trouvez qu'il n'y a pas assez de monde dans ces commissions, je trouve qu'en tout cas, nous avons eu l'aide d'associations. Nous avons eu l'aide aussi d'apport et de réflexion de M TAG, et je les en remercie, et de nos équipes du SMMAG, et je les en remercie. Il n'y a pas non plus que les élus. Il y a eu par ailleurs madame la directrice du Crous. Elle nous a permis de vérifier que nos qualifications et nos tarifications étaient tout à fait solidaires et cohérentes avec ce que vivent les élèves, et particulièrement les élèves boursiers. Avec également RSA38, d'autres associations de la solidarité, et aussi avec la direction du développement social métropolitain. Je souhaite simplement saluer le travail qui a été fait, remercier l'ensemble de ceux qui ont collaboré. Je sais, monsieur TROVERO, que vous avez pris des précautions oratoires. Permettez-moi de vous dire qu'elles ne sont pas toujours simples à suivre. Entre la casquette ou la casquette, il faudrait peut-être séparer les interventions, dire quand vous parlez pour M TAG, pour le SMMAG ou pour le parti communiste. Je crois que ça faciliterait la compréhension de tous. Merci, chers collègues.

01:18:00

Monsieur le Président Sylvain Laval: Madame BELAIR.

01:18:02

Margot BELAIR: Très rapidement. Deux petits points par rapport à ce que vient de dire madame RABIH. Il est parlé, là, de cas spécifiques. Les cas spécifiques, on en a discuté en commission et évidemment, il va y avoir des cas spécifiques qui vont avoir quelques difficultés avec la nouvelle tarification. Ils sont nombreux, mais ce sont des cas spécifiques. Ce que l'on dit aujourd'hui, c'est qu'il y a une augmentation du coût pour quasiment tous les jeunes. Qu'ils soient étudiants ou non, il va y

avoir une augmentation. Sauf pour ceux qui passent sur la tarification solidaire, tranches A et B, tous les autres auront une augmentation en février. C'est ce que l'on dit et ce ne sont pas uniquement des cas spécifiques. Quant à la boussole qui nous guide sur la tarification au revenu, on partage entièrement cette boussole. Ici, elle est traitée de deux manières différentes, puisqu'il y a encore une tarification à l'âge. On en avait aussi discuté. Pourquoi des étudiants qui iraient au-delà de 26 ans dans leurs études ne peuvent pas bénéficier de la tarification étudiante ? J'ai entendu les arguments se calés sur d'autres gammes, mais je ne les partage pas. Je pense que si on a un statut étudiant, justement, être étudiant, ce n'est pas travailler et c'est pouvoir avoir du temps pour faire ses études tout au long de sa vie, c'est possible aussi. Je conclus en disant que nous partageons la nécessité d'avoir une tarification au revenu, de travailler sur des formes de gratuité et je ne souhaite pas que ça soit balayé d'un revers de main. On est plusieurs dans cette salle à partager aussi cet intérêt-là. Toutefois, on ne partage pas la nécessité d'avoir une réforme tarifaire qui fasse payer par les jeunes cette réforme.

01:19:58

Monsieur le Président Sylvain Laval: Monsieur TROVERO, je vous donne la parole une dernière fois. Monsieur THOVISTE a demandé la parole et ensuite, je clos le débat et je conclurai.

01:20:06

Jean-Paul TROVERO: Monsieur le Président, juste par rapport à la dernière intervention de madame Laëtitia RABIH. Tout d'abord, je n'ai jamais dit dans cette assemblée que les représentants de cette assemblée manquaient d'humanisme parce qu'ils ne résonnaient pas gratuité. Ça n'a rien à voir. Maintenant, je vais m'expliquer. En ce qui concerne la gratuité, et mon introduction de départ, c'est être militant, clair, communiste si ça vous chante. Il n'y a pas que les communistes qui pensent que la gratuité peut être une solution. Je l'ai dit, donc je l'assume. En ce qui concerne le débat que nous avons sur la tarification, sur la solidarité, sur les grilles, et cetera. J'ai fait une remarque sur le fait qu'il y avait une tarification qui était, à mon sens, circulaire. Puis aussi, qu'il y avait une catégorie, ceux qui sont entre 16-70, que l'on aurait pu, que l'on aurait dû ou que l'on ne sait pas faire pour l'instant éviter qu'il y ait une augmentation aussi significative. J'ai Précisé que j'allais voter la délibération. Là, j'assume que je suis élu du SMMAG. Quant à ma casquette de président de M TAG, j'aurais tendance à dire que là, c'est nul et non avenu. Je ne me suis jamais exprimé en tant que président de M TAG et je m'en serais bien gardé. De toute façon, ça n'a rien à faire dans le paysage, puisque l'on parle tarification au niveau des recettes et des dépenses et que là, c'est du domaine du SMMAG. Ma casquette M TAG, je ne vois pas pourquoi elle a été reprise dans ce périmètre-là. Que l'on puisse dire qu'en tant que président de M TAG, je dérive ou que je ne suis pas d'accord ou autres, c'est un sujet, pourquoi pas. Toutefois, dans cette enceinte, à aucun moment, je ne me suis exprimé en tant que président de M TAG. Je l'ai bien précisé, en tant que militant et en tant qu'élu du SMMAG, je vote la délibération.

01:22:04

Monsieur le Président Sylvain Laval: Monsieur THOVISTE.

01:22:07

Laurent THOVISTE: Très rapidement. La victimisation, parfois, est aussi une stratégie pour éviter les débats. Ce que je pointe, monsieur Trovero, ce n'est pas que vous ayez des idées. Vous avez parfaitement le droit d'en avoir et nous en avons tous ici. Ce que je pointe, c'est quand vous lancez des grandes phrases sur la gratuité sans nous expliquer comment vous allez la financer. Puis, vous réécoutez votre intervention, qui plus est en insinuant que le SMMAG, comme la Métropole, aurait des sous cachés qui pourraient venir financer tout ça, et que, finalement, on ne fait pas le bon. Je vous laisse la responsabilité de vos propos. Vous êtes membre de la majorité métropolitaine. Si vous estimez que la Métropole et le SMMAG doivent mettre plus, vous le direz, mais vous direz surtout où vous prenez cet argent. Là, je vais aussi pointer ce que disait Pierre BEJAJI. J'aime bien les comparaisons. On nous parle de Montpellier, Montpellier, Montpellier, Montpellier. Je ne vais pas reprendre tout ce qu'a dit Laëtitia RABIH. On pourrait y rajouter la longueur du réseau, on pourrait y rajouter un certain nombre d'éléments et nous demanderons une étude précise des comparaisons. On pourrait y rajouter, mais ça, Laëtitia l'a fort bien dit que, pour l'instant, c'est une expérimentation qui ne porte que sur le week-end. Il me semble que les problèmes que nous avons ne sont pas sur le week-end, mais plutôt en semaine. Toutefois, je vais rajouter un dernier élément qui va tous vous intéresser, puisque vous êtes membre de la majorité métropolitaine. Vous savez quel est le montant de la dotation de solidarité communautaire que reverse Grenoble-Alpes Métropole à ces communes ? C'est 52 millions. Grenoble-Alpes Métropole reverse 52 millions aux collectivités. Vous savez combien

Montpellier Méditerranée reverse ces communes ? Deux millions. Deux millions. Tous ceux qui, ici, nous parlent de gratuité, tous ceux qui sont maires, membres des exécutifs, j'attends qu'ils proposent de supprimer la dotation de solidarité communautaire pour l'affecter aux transports en commun, 23 millions ou 30 millions. Il y a différents chiffres. Même si ce n'est pas la supprimer, en tout cas, la réduire drastiquement. Faire des grandes déclarations sur la gratuité en ne nous expliquant jamais qui et comment on va la financer, pour moi, c'est du populisme. Là, on fait croire aux gens que c'est indolore et que ça passera comme une lettre à la poste. Ce n'est pas vrai. Si on finance la gratuité, il y aura des perdants et il faut dire qui seront les perdants.

01:25:00

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci pour ce débat dont nous voyons bien que c'est un sujet majeur. Cependant, permettez-moi de commencer par là. Nous sommes là, à un tournant dans l'histoire de notre territoire, sur des avancées considérables, et nous sommes là sur des polémiques, sur des invectives, sur des débats extrêmement idéologiques. Alors que derrière tout ça, il s'agit de la réalité de vie de nos habitants au quotidien dans le territoire. Habitants qui nous attendent sur l'amélioration de l'offre de transport, sur une tarification qui soit simple, efficace, lisible et attractive. C'est précisément ce que nous faisons dans ce premier pas d'une réforme d'ampleur qui continuera à s'étaler comme cela a été esquissé. Je ne peux pas ici laisser dire un certain nombre de choses qui relèvent de l'irresponsabilité et d'une démagogie effrénée. Madame BELAIR, quand je vous entends, je suis absolument effaré par la transformation de la réalité que vous tentez, ce matin, de nous faire croire. Vous mettez de côté toutes les avancées qui sont apportées ici. Vous occulter la réalité de la situation de manière extrêmement biaisée. Nous avons ici des avancées majeures et des avancées majeures pour les jeunes. Nous étendons les réductions tarifaires jusqu'à 26 ans, ce n'était pas le cas avant. Nous augmentons la tarification solidaire de manière inégalée, qui va être, et je le dis ici, la tarification solidaire à la plus forte ampleur de France. J'aimerais qu'on le dise ce matin ici. J'aimerais qu'au regard de vos convictions et de vos propos de tribune, vous soyez en capacité de le reconnaître. C'est une réalité, comparez d'ailleurs à d'autres territoires que vous prenez souvent référence et qui sont de vos convictions politiques et qui ne vont pas aussi loin que nous sur ces questions-là. L'exemple lyonnais, d'ailleurs, est extrêmement éclairant, puisqu'ils se sentent inspirés de notre système pour créer le leur, je le précise aussi au passage. Tout le monde occulte aussi, bien sûr, le fait que nous avons de l'attention pour les jeunes et les jeunes les plus précaires. Nous avons, là encore, créé une situation, qui n'existait pas jusqu'alors d'automatisme entre les échelons boursiers les plus faibles et la tarification solidaire. Nous faire croire ici que nous serions là en train de pénaliser une catégorie sociale qui pourrait avoir un certain nombre de difficultés, c'est absolument faux et c'est absolument inacceptable. Vous oubliez de dire, madame BELAIR, parce qu'évidemment, ce serait trop difficile pour vous de le reconnaître, que l'abonnement étudiant de notre territoire est le moins cher de France. Je vous invite à comparer les abonnements étudiants des autres territoires. Vous pouvez souligner une hausse de deux euros, mais nous restons dans les tarifs les moins chers de France. Ça aussi, bien sûr, vous oubliez de le signaler. Je crois aussi que nous mettons un certain nombre d'injustices. Injustices dont vous étiez d'ailleurs responsable lorsque vous étiez en responsabilité. Je comprends bien que vous soyez gênée ce matin. Au nom de quoi les lycéens et les collégiens devraient avoir un abonnement qui serait plus cher que celui des étudiants ? Parce que derrière ces personnes-là, ce sont aussi des familles qui financent ces abonnements-là. Ne cherchons pas, une fois de plus, à opposer les catégories les unes contre les autres, à opposer les catégories d'habitants entre eux. Ce n'est vraiment pas quelque chose de bonne méthode. Vous oubliez aussi, madame BELAIR, évidemment, de signifier que les abonnements des 18-65 ans ne bougent pas, n'augmentent pas, que le carnet de 10 tickets ne bouge pas lui non plus. Pourquoi ces tarifs-là ne bougent pas ? Parce que cette immense majorité des usagers de notre réseau. Parce que ce sont des gens qui sont du territoire, qui vivent dans le territoire et que nous ne souhaitons pas particulièrement pénaliser dans le cadre de cette réforme, comme cela a été indiqué. En choisissant les ajustements sur les tickets unitaires, qui touchons-nous ? Nous touchons des voyageurs occasionnels, des voyageurs souvent extérieurs au territoire. Là aussi, c'est un choix assumé et c'est une fois de plus, un élément de justice. Je crois qu'il est important aussi de le rappeler, et là encore, ne faisons pas croire des choses qui sont fausses. La vente à bord, mais de quoi parle-t-on ? C'est infinitésimal, c'est un achat de titre totalement exceptionnel et de dépannage. Ce n'est en rien un élément de recette tarifaire. De ce fait, si le tarif est monté à ce niveau, c'est précisément pour qu'il soit dissuasif, puisque c'est une tarification qui a vocation à disparaître. Cela, parce que nous avons maintenant la possibilité de payer avec la carte bancaire, ce que nous appelons l'Open Payment qui, lui, bien sûr, reste au tarif classique. Cela aussi a été oublié d'être signifié ce matin. Je crois qu'il faut un petit peu remettre un certain nombre de réalités. Personne ne dit ici que nous sommes sur, encore une fois, une évolution historique. Nous allons avoir un réseau unifié, du Grésivaudan jusqu'à la

Métropole. C'est inédit, cela n'a jamais été fait. Nous allons avoir des lignes de transport qui vont être réorganisées. Nous allons avoir une offre qui va être augmentée avec cette tarification unifiée à ce niveau d'échelle là et qui, comme cela a été dit par les élus du Voironnais, sera même coordonnée avec le territoire du Pays Voironnais. C'est inédit en France à une telle ampleur, un tel travail, hormis évidemment la région Île-de-France, qui a un statut particulier. Est-ce que nous pourrions collectivement nous en féliciter ce matin, de cette grande avancée pour les habitants de notre territoire, qui fait référence au niveau national ? Je vous invite à lever le nez un petit peu de vos postures, de regarder ce qu'il se dit au niveau national, d'écouter les débats. Notamment les débats d'instance comme ceux du Gard, qui travaillent les questions de politique transport des collectivités. Nous faisons référence sur ces questions-là, nous sommes pionniers et nous sommes en avance. Aujourd'hui, je suis fier du travail que nous engageons. Je crois qu'il n'y a pas à se vautrer dans des polémiques qui ne sont pas au niveau du débat et qui ne sont pas dignes des habitants de notre territoire qui nous attendent sur ces questions-là. Après, il y a l'éternel et sempiternel débat du financement. De qui se moque-t-on ici ? Nous sommes tous des élus locaux, nous sommes tous en responsabilité dans nos collectivités. Qui peut faire croire ici que la question du financement n'est pas un sujet ? Qui peut faire croire que l'argent tombe du ciel et que ce serait gratuit ? Tout de même, ça n'existe pas ! Évidemment que nous devons nous assurer de financer une réforme quand nous la proposons. Ça s'appelle la responsabilité et c'est ce que chacun fait d'ailleurs dans sa collectivité. Je vous appelle à la cohérence entre les propos de tribune qui peuvent être tenus ici et les actions que vous conduisez au quotidien dans vos mairies. Je constate que, lorsqu'il s'agit de vos mairies, ce n'est pas du tout les mêmes discours qui sont tenus ni les mêmes décisions qui sont prises. Soyons un petit peu sérieux, parce que les habitants nous voient, nous regardent et eux comprennent très bien ce qu'il en est. On nous fait croire qu'il suffirait d'augmenter les dotations du SMMAG, de la Métropole ou de je ne sais qui. Tout cela sont des budgets publics, ce sont des recettes qui financent, entre parenthèses, très généreusement, aujourd'hui, le réseau de transports en commun. Comment est financé M TAG ? Évidemment, par les dotations des collectivités. Ne faisons pas croire que nous aurions des capacités supplémentaires quand, aujourd'hui, nous avons une société qui a été longtemps en difficulté, avec des budgets présentés en déficit. Une société qui a été recapitalisée à plusieurs reprises par des millions d'euros de la part des collectivités, que ce soit le SMMAG ou la Métropole, qui versent une dotation annuelle de plus de 140 millions d'euros. Il serait bien de le rappeler et de le saluer ce matin. Quand j'entends qu'il n'y aurait peut-être pas suffisamment d'efforts des collectivités pour financer les transports, ce n'est absolument pas la réalité. Puis reprenons le fond de ce débat. On nous reproche quelques euros, quelques centimes d'augmentation de certains tarifs, parce qu'on le ferait peser sur les usagers, et il faudrait que tout cela soit gratuit. Là encore, de qui se moque-t-on ? Où l'argent serait-il trouvé ? Par une hausse d'impôt ? Par une augmentation de l'endettement, c'est-à-dire, par les contribuables ? Par conséquent, ne tenons pas les discours d'un côté qui ne tiennent pas debout de l'autre. Puis une fois encore, je vous renvoie à vos actions, à vos responsabilités concrètes. Que faites-vous dans vos collectivités ? Vous faites le choix d'augmenter les impôts, d'augmenter l'endettement. C'est ça que vous êtes en train de nous proposer ce matin, de faire croire que l'on pourrait ne pas toucher les tarifs pour mieux ensuite aller augmenter les impositions et l'endettement de nos usagers. Autrement dit, de nos habitants, de contribuables du territoire. Il ne me semble pas que ce soit une solution qui règle la question et qui soit réaliste. Là encore, soyons sérieux, revenons-en à la réalité des faits et arrêtons de faire croire des choses qui n'existent pas ou qui ne tiennent pas. On pourrait faire des débats infinis sur ces questions, entre les uns font ceci, les autres font cela. Gardons-nous de ces comparaisons actives et faciles. Rappelons-nous quelle est la réalité de notre territoire ? Quelle est la réalité du réseau de transports du territoire ? La situation est différente dans chaque territoire et les comparaisons ne sont pas linéaires, comme vous tentez, là encore, de nous le faire croire. Il y a des histoires de réseau, il y a des densités de réseau, il y a des coûts de fonctionnement, il y a du patrimoine à entretenir et cela a été rappelé. Si cela avait d'ailleurs été mieux fait par le passé, nous n'en serions peut-être pas là aujourd'hui. Si la dette avait été gérée par le passé, nous n'aurions peut-être pas ces héritages à gérer aussi aujourd'hui en responsabilité. Cessez cette espèce de démagogie facile, en tentant de faire croire que nous souhaiterions pénaliser plus une catégorie qu'une autre et que tout tombera du ciel et serait dans une facilité absolue. J'ai du respect pour les élus de Montpellier qui font leur choix et qui les assument, mais je vous invite à regarder les choix qui sont faits. Laurent THOVISTE l'a esquissé sur un certain nombre d'orientations de financement de l'ensemble des politiques publiques. C'est un réseau plus jeune, c'est un réseau qui n'a pas la même histoire. Je vous invite aussi à vous intéresser à la situation financière de la société de transport qui n'est pas la même que la nôtre. Chacun a ses spécificités, chacun à ses décisions et chacun doit être respecté. Ce que je veux vous dire ce matin, c'est que nous sommes là sur la première étape d'une grande réforme, encore une fois, qui marquera

le territoire qui se poursuivra en septembre 2024. Cela, avec un réseau agrandi, unifié, avec une réforme qui ira jusqu'à la tarification zonale. Je crois qu'au moins, sur ce point-là, nous pourrions le reconnaître et nous en féliciter collectivement ce matin. Chacun a le droit d'avoir ses orientations, mais le fond du travail, il est là, il va dans le sens des habitants de notre territoire qui nous attendent sur ces questions. Je vous invite à tous faire preuve de responsabilité en la matière. Je vous propose de passer aux voix. Je vais mettre cette délibération au vote. Y a-t-il des oppositions ? Quatre. Y a-t-il des abstentions ? Aucune. C'est une délibération qui est adoptée et je vous en remercie. Personnellement, je m'en réjouis.

Exposé des motifs

La délibération du Comité Syndical du 15 décembre 2022 sur la tarification des réseaux M Tag et M TouGo a précisé la démarche d'harmonisation de la tarification en trois étapes :

- la première au 1^{er} janvier 2023 a permis de proposer des titres attractifs pour les moins de 11 ans ;
- la deuxième, envisagée pour février 2024 prévoit l'harmonisation des tarifications solidaires ;
- la troisième et dernière pour septembre 2024 prévoit les dernières mesures de finalisation de la convergence à l'échelle du SMMAG.

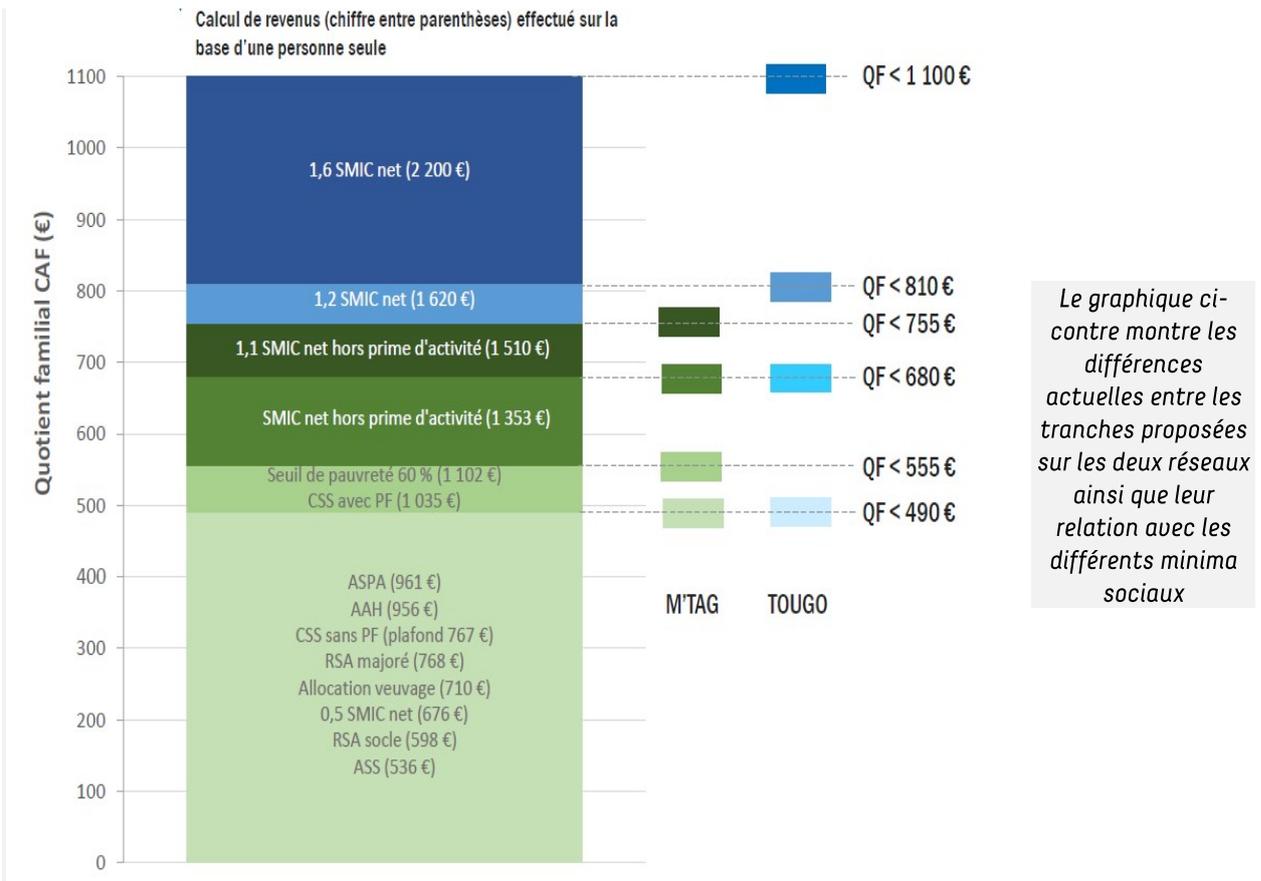
L'objet de la présente délibération est de proposer l'harmonisation des tarifications solidaires des réseaux M Tag et M TouGo et leurs impacts sur les grilles tarifaires, ainsi que, pour assurer une cohérence entre les différents services de mobilités, celle du service MVélo+.

Etat des lieux des tarifications solidaires en vigueur actuellement

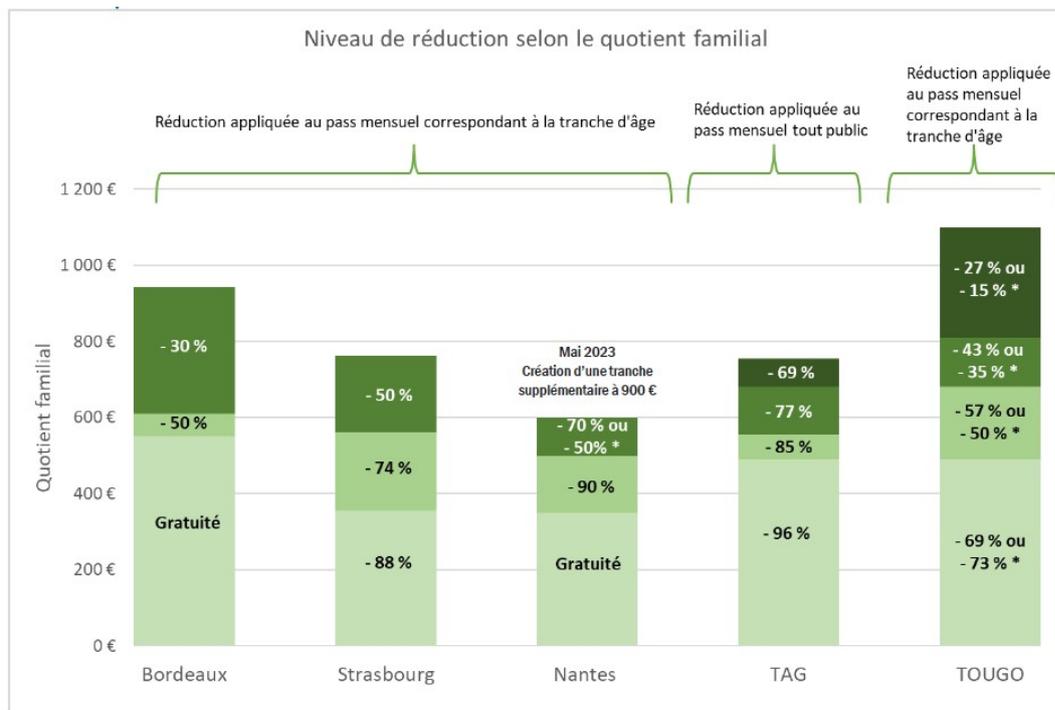
Les tarifications solidaires des réseaux M Tag et M TouGo présentent des similitudes fortes : elles sont toutes deux basées sur les revenus du foyer et utilisent le quotient familial de la CAF comme base. Cependant, elles sont bâties aujourd'hui sur des philosophies différentes. Pour simplifier, le réseau M Tag réserve sa tarification solidaire à des foyers plus modestes que ceux qui peuvent y prétendre sur le réseau M TouGo, mais elle leur accorde des taux de réduction plus importants.

Ainsi, les différences sont les suivantes :

- Les deux réseaux proposent 4 tranches de tarification solidaire, le réseau M TouGo monte jusqu'à un quotient familial (QF) de 1 100, alors que le réseau M Tag couvre jusqu'à un quotient familial de 755 ;



- En ce qui concerne les niveaux de réduction, la tarification solidaire M Tag est une des plus généreuses au niveau national alors que la tarification solidaire M TouGo est la plus étendue



* Niveau de réduction différent selon la tranche d'âge

- Le réseau M TouGo propose en outre des tarifs solidaires différents en fonction du profil d'âge (plus ou moins de 26 ans), alors que le réseau M Tag ne propose qu'une seule grille solidaire indépendante du profil d'âge.

En termes d'ordre de grandeur :

- la tarification solidaire M Tag représente 5% des recettes sur le périmètre métropolitain, soit 1,6M€/an. Elle représente 29% des ventes d'abonnement, pour une moyenne de 30 à 35 000 personnes clientes chaque mois. Les titres solidaires sont utilisés pour 22% des voyages réalisés sur le réseau.
- La tarification solidaire M TouGo représente 9% des recettes du réseau, soit 45k€/an. Elle représente 8% des abonnements, pour 500 à 600 personnes clientes chaque mois.

Propositions d'harmonisation

- Harmonisation des tranches de QF :

Au regard des impacts financiers d'un alignement du plafond de la tarification solidaire métropolitaine sur la tarification solidaire du Grésivaudan, il ressort des nombreux scénarios étudiés qu'un nouveau plafond commun correspondant à un QF de 900 serait la solution la plus pertinente.

Si certains clients M TouGo, ayant un QF entre 901 et 1100, vont sortir de la tarification solidaire, ils sont très peu nombreux. Ainsi, sur l'année écoulée, environ 80 personnes (dont 70 jeunes) ont bénéficié d'une réduction pour des QF compris entre 811 et 1100. Environ 2/3 d'entre eux n'en bénéficieront plus, soit une cinquantaine.

Par ailleurs, il est aussi proposé de conserver 4 tranches de QF pour une meilleure lisibilité de la gamme tarifaire.

Actuellement la première tranche M Tag est calée sur les minimas sociaux (Allocation Adulte Handicapé, RSA...), et la deuxième tranche sur le seuil de pauvreté. Il est proposé de réunir ces deux tranches, pour proposer les réductions maximales à tous les foyers dont les revenus sont inférieurs au seuil de pauvreté.

En ce qui concerne la nouvelle tranche proposée sur le réseau métropolitain, il est proposé d'en fixer le taux de réduction à 30%.

Les nouvelles tranches proposées sont représentées dans le tableau suivant :

	Tranches retenues	Tougo actuel	TAG Actuel
Hors TS	Hors TS	Hors TS	Hors TS
		811-1100	
QF D	756-900	681-810	681-755
QF C	681-755	491-680	556-680
QF B	556-680	0-490	491-555
QF A	0-555		0-490

- Revalorisation des tranches de la tarification solidaire

Par ailleurs, les tranches de QF étant rattachées à des minimas sociaux (seuil de pauvreté, SMIC net, Allocation de Solidarité Personnes Agées pour un couple), il y a lieu de tenir compte de la

revalorisation attendue pour l'année 2024 de manière à permettre à leurs bénéficiaires de conserver le même niveau de réduction.

Sur cette base, les nouvelles tranches de QF ci-dessus doivent être portées à :

- QF A : 0 à 565 (au lieu de 555)
- QF B : 566 à 715 (au lieu de 680)
- QF C ; 716 à 785 (au lieu de 755)
- QF D : 786 à 900

La tranche D permet ainsi de couvrir un couple bénéficiaire de la Complémentaire Santé Solidaire (CSS) avec participation.

- Alignement de la tranche la plus basse de QF du Grésivaudan sur le tarif métropolitain

Il est proposé que le tarif d'entrée dans la tarification solidaire soit identique dans le Grésivaudan et la Métropole, soit 2,5€/mois en février 2024.

- Intégration de l'inflation dans les tarifs solidaires

Par délibération du 6 juillet, le comité syndical a décidé d'augmenter toute la gamme tarifaire à hauteur de l'inflation, à l'exception des titres Pastel. Par cohérence, il est donc proposé d'intégrer cette augmentation aux tarifs solidaires à l'exception du tarif de 2,50€ qui s'adresse aux ménages les plus démunis.

Les nouveaux tarifs solidaires seraient donc les suivants :

- QF A : 2,50€
- QF B : 15,40€
- QF C : 20,50€
- QF D : 46,50€

Nouvelle grille tarifaire pour le réseau M Tag en février 2024

Le scénario proposé, ci-dessus, a un impact financier important puisqu'il fait perdre de l'ordre de 1M€ de recettes par an sur le réseau M Tag. Ceci correspond à une perte de recettes de l'ordre de 2,7%.

Aussi, afin de compenser cet effet, il convient que d'autres tarifs de la grille soient modifiés pour assurer l'équilibre financier du SMMAG sur le territoire métropolitain.

- **Sur les titres à voyages**, il est proposé :

- D'augmenter le prix du ticket unité à 2€
- D'augmenter le prix des tickets vente à bord et les tickets SMS à 2,50€, créant ainsi une différence marquée sur le ticket unité, comme c'était le cas jusqu'en 2021.

Ces modifications permettent de faire porter l'essentiel de l'effort sur les usagers occasionnels, de réduire l'attrait de la vente à bord (qui constitue une perte de temps de trajet) et de réduire l'usage du SMS qui pose une problématique de fraude.

La vente à bord et le SMS peuvent être remplacés par l'utilisation de la carte bancaire sans contact sur les valideurs, une fonctionnalité récente, ouverte depuis l'été 2023 et au prix du ticket unité classique. En conservant inchangé le tarif du carnet 10 voyages (et des abonnements sur mesure), l'effort ne porte pas sur les occasionnels fréquents et renforce l'attractivité de ce titre, premier pas vers la fidélisation.

- **Sur les abonnements pour les jeunes**, il est proposé :

- La création d'un statut étudiants / apprentis / alternants pour les moins de 26 ans,
- La création d'un tarif identique entre les 11-17 ans (scolaires) et les étudiants, les apprentis ou

- les alternants jusqu'à 25 ans inclus, à un montant de **18,70€/mois**,
- La suppression du tarif 18-24 ans sans condition.

Actuellement, le tarif « jeunes » s'arrête à 24 ans révolu, il est proposé d'inclure les étudiant/apprentis/alternants de 25 ans dans le tarif réduit.

Il est précisé, que comme tous les usagers, ces classes d'âge ont accès à la tarification solidaire en fonction de leurs revenus.

Les conséquences sont les suivantes :

Abonnement mensuel (hors tarification solidaire)	Tarifs septembre 2023	Proposition février 2024
11- 17 ans	21,50€	18,70€
Etudiants / apprentis / alternants 18-24 ans	16,70€	18,70€
Etudiants / apprentis / alternants de 25 ans	66,40€	18,70€
Autres personnes de 18-24 ans	16,70€	66,40€

Nouvelle grille tarifaire pour le réseau MTougo en février 2024

- **Sur la tarification solidaire :**

Afin d'assurer convergence complète entre les deux tarifications, il est proposé de ne garder qu'une seule grille tarifaire solidaire, contre deux aujourd'hui (-26 ans et +26 ans). Il semble pertinent de retenir pour cette grille tarifaire unique la tarification solidaire actuelle des – 26 ans. Les tarifs seront en outre adaptés afin de garder une bonne progressivité entre les tranches. La nouvelle tarification solidaire sera ainsi beaucoup plus avantageuse pour les habitants du Grésivaudan en dessous d'un quotient familial de 900.

Abonnements mensuels		ACTUELS	Abonnements mensuels		Proposition fév 2024
Abt mensuel +26 ans		30,00 €	Abt mensuel +26 ans		30,00 €
Abt mensuel jeune -26 ans		13,00 €	Abt mensuel jeune -26 ans		13,00 €
Abt mensuel QF 1	(QF 811-1100)	22,00 €	Abt mensuel QF D	(QF 756-900)	8,50 €
Abt mensuel jeune QF 1		11,00 €			
Abt mensuel QF 2	(QF 681-810)	17,00 €	Abt mensuel QF C	(QF 681-755)	6,50 €
Abt mensuel jeune QF 2		8,50 €			
Abt mensuel QF 3	(QF 491-680)	13,00 €	Abt mensuel QF B	(QF 556-680)	4,00 €
Abt mensuel jeune QF 3		6,50 €			
Abt mensuel QF 4	(QF 0-490)	8,00 €	Abt mensuel QF A	(QF 0-555)	2,50 €

Abt mensuel jeune QF 4	4,00 €			
------------------------	--------	--	--	--

Il existe une déclinaison annuelle des tarifs solidaires, fixée à 10 fois le tarif mensuel solidaire. Il est proposé de s'aligner sur la pratique pour le réseau M Tag : les abonnements annuels solidaires (65 ans et plus et étudiants) correspondent à 12 fois le tarif mensuel.

La tarification solidaire s'applique également aux tarifs réduits octroyés aux salariés des entreprises conventionnées PDME. Au vu des nouveaux montants proposés pour tous, et à la très faible utilisation de ces titres, il est proposé de supprimer ces tarifs.

L'enjeu financier de cette dernière mesure est évalué à un déficit de recettes de de 20 000€/an maximum.

- **Sur les tarifs pour les jeunes :**

De même, pour assurer la convergence des gammes tarifaires, il est proposé d'appliquer les mêmes conditions pour les jeunes :

- Un abonnement pour les 11-17 ans et les étudiants/apprentis/alternants jusqu'à 25 ans inclus à 13€/mois
- Un abonnement pour les plus de 18-25 ans sans conditions identique au titre + 26 ans soit 30 €/mois

Abonnement mensuel (hors tarification solidaire)	Tarifs septembre 2023	Proposition février 2024
11- 17 ans	13€	13€
Etudiants / apprentis / alternants 18-25 ans	13€	13€
18-25 ans non étudiants/ apprentis / alternants	13€	30€

La comparaison entre l'ancienne et la nouvelle grille est présentée en annexe de la délibération.

Grille tarifaire MVélo+

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

Ce plafond évoluant, il est proposé d'harmoniser la grille tarifaire MVélo+, en alignant le plafond de ressource du foyer à un QF de 900.

La nouvelle grille tarifaire MVélo+ applicable au 1^{er} février 2024 est joint à la présente délibération.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 09 novembre 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

Sur la tarification des réseaux de transports MTag et MTougo, à partir du 1^{er} février 2024 :

- Décide de fixer un le plafond de ressource identique donnant droit à la tarification solidaire, correspondant un quotient familial de 900€
- D'établir de nouvelles tranches de quotient familial telles qu'exposées ci-dessous, identiques sur les deux réseaux, et donnant droit à des tarifs réduits allant de 96 % à 30 % de réduction par rapport au titre plein tarif :
 - ✓ Tranche A : QF de 0 à 565 €
 - ✓ Tranche B : QF de 566 à 715 €
 - ✓ Tranche C : QF de 716 à 785 €
 - ✓ Tranche D : QF de 786 à 900 €
- Indique que ces évolutions des grilles tarifaires seront mises en œuvre au 1^{er} février 2024 et intégrées au guide d'instruction pour l'accès au droit à réduction.

Sur la tarification du réseau MTag :

- Décide de fixer les tarifs des abonnements mensuels de la tarification solidaire suivants :
 - Tranche A : 2,50 €
 - Tranche B : 15,40 €
 - Tranche C : 20,50 €
 - Tranche D : 46,50 €

- Décide de fixer le tarif du ticket unité à 2€
- Décide de fixer le tarif du ticket vendu à bord et du SMS à 2,50€
- Décide de fixer un abonnement mensuel pour les jeunes de 11 à 17 ans inclus et les étudiants, apprentis et alternants jusqu'à 25 ans inclus à 18,70€
- Décide de supprimer le tarif 18-24 ans et de transformer le tarif 25-64 ans en tarif 18-64 ans au tarif de 66,40€/ mois

Sur la tarification du réseaux MTougo :

- Décide de proposer des tarifs réduits aux ayants droits de la tarification solidaire indépendamment de leur âge :
 - Tranche A : 2,50 €
 - Tranche B : 4,00 €
 - Tranche C : 6,50 €
 - Tranche D : 8,50 €

- Décide de supprimer les tarifs solidaires PDME
- Décide de porter le tarif des abonnements annuels solidaires à 12 fois le tarif mensuel

Sur la tarification du service MVélo+ :

- Décide de porter le plafond de ressources permettant l'accès aux tarifs solidaires à un quotient familial de 900

15 voix pour - 4 contre (Pierre BEJJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Alban ROSA)

Grenoble-Alpes Métropole : 12 voix pour - 4 contre (Pierre BEJJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Alban ROSA)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Conclusions adoptées.

- **Délibération n°16 - Mobilités urbaines - Validation du Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables**

2DL230140

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à la délibération suivante qui est relative à la validation du schéma directeur des itinéraires cyclables. Comme vous le savez, notre syndicat est compétent pour l'élaboration des documents de planification sur l'ensemble des sujets de mobilité. Une démarche a été initiée sur la réalisation d'un schéma directeur vélo, à la fois pour le territoire de la Métropole et pour celui du Grésivaudan. L'objectif étant, bien entendu, de proposer un réseau maillé, hiérarchisé et sécurisé à l'échelle du SMMAG pour favoriser la pratique du vélo. Cela permettra

d'identifier le maillage cycle pertinent pour développer et asseoir la pratique cyclable du territoire. Cela permettra aussi d'offrir une cohérence à l'échelle de chaque bassin de mobilité entre les territoires et de hiérarchiser et de différencier le réseau en fonction de niveau de service. Cela aidera également à prioriser la planification et à définir les aménagements nécessaires. L'élaboration de ce schéma directeur reprend les bases de celui déjà réalisé sur la Métropole et adopté en 2018, tout en intégrant le Grésivaudan et en l'actualisant. Je précise que le SMMAG a bénéficié de l'accompagnement à la fois d'un bureau d'études, mais aussi de l'agence d'urbanisme de la région grenobloise. Après une première phase de diagnostic du réseau existant et de proposition, une phase de concertation aussi, avec l'ensemble des communes et des associations des usagers du territoire, a eu lieu entre le printemps et l'été 2023. Cela a permis de prendre en compte 195 avis et remarques afin d'ajuster le document et d'améliorer ainsi le schéma proposé. C'est en ce sens que le document vous est présenté et proposé aujourd'hui, autour de trois niveaux de service. Un premier niveau de service comprenant le réseau Chronovélo et les véloroutes nationales qui permettra de desservir les principales centralités du territoire. Un deuxième niveau de service qui aura un rôle de jonction des lignes de premier niveau et de permettre la desserte de grands pôles générateurs dans un réseau principal. Puis un réseau de niveau trois, de proximité, qui assurera un rôle de maillage plus fin du territoire. Ce schéma directeur représente une intention d'itinéraire précisant les enjeux, qui devra être complétée par la réalisation d'études préalables qui viendront interroger finement les tracés et les choix d'aménagement. Il s'agit d'orientations qui sont posées, mais non pas de planification de travaux. Le travail, bien évidemment, doit se poursuivre au niveau des gestionnaires de voirie dans chacun des territoires et qui ne sont d'ailleurs pas nécessairement les mêmes. Pour cela, un marché d'études de préféabilité opérationnelle a d'ailleurs été lancé du côté du Grésivaudan en octobre 2023. Il sera nécessaire, sur ce territoire, d'associer les services du département au regard des routes départementales qui le traversent. En complément, un référentiel des aménagements cyclables sera également élaboré et une charte graphique détaillant l'identité visuelle spécifique pour le réseau principal sera élaborée en 2024. L'ensemble de ce travail sera intégré au futur plan de mobilité du SMMAG qui est en cours d'élaboration lui aussi. Dans cet esprit, il vous est proposé d'adopter ce schéma directeur des itinéraires cyclables à l'échelle de notre syndicat. Y a-t-il des demandes d'intervention ? Monsieur CHOLAT.

01:38:34

Florent CHOLAT: Merci beaucoup. Très, très rapidement sur ce point. C'est un schéma qui est incroyablement positif pour le territoire. Notamment, parce qu'il permet d'intégrer le Grésivaudan, d'ouvrir à une autre échelle et de faire le tour un peu de toutes les infrastructures. On sait que l'on a de plus en plus besoin d'infrastructures cyclables, que c'est quand même un élément facilitateur de la pratique cyclable sur nos territoires, que ça soit en une zone urbaine dense ou dans le périurbain. Étant maire d'une petite commune périurbaine, je considère qu'il y a énormément d'intérêt à pouvoir déployer ce type de réseau. Le travail qui a été fait a été extrêmement bien fait par les équipes du SMMAG, le cabinet qui a travaillé avec. C'était même le premier vrai sujet de travail sur les comités locaux de mobilité, j'ai présidé le comité local de mobilité sur la partie sud grenobloise. C'est un travail qui s'est très bien passé parce qu'au final, tout ce qui est inscrit là-dessus est quand même facilement assez consensuel. Il y a eu un gros travail de recenser tous les projets qui ont été menés par les collectivités, que ce soit les intercommunalités, les communes, et j'ai vu comment ça s'est passé. Tout a été à peu près intégré sans trop de difficultés, quelques petits arbitrages à la marge, mais grosso modo, c'est assez facile de mettre toutes les grandes ambitions sur le territoire. La question qui se pose sur ces schémas, c'est la réalisation par les autorités compétentes derrière ces projets-là. En tout cas, ce n'est pas vraiment l'objet du schéma qui, je le rappelle, est très bien. On peut dessiner des voies cyclables à demeure. La question qui va se poser, qui va nous interroger dans d'autres instances que celle du SMMAG, ce sont les budgets et la réalisation opérationnelle de ces différents aménagements. À vrai dire, c'est un pas très bien qui est franchi, c'est d'arriver à les inscrire, de montrer des continuités sur la partie est de notre territoire. Puis pour la première fois, avoir des continuités qui se poursuivent sur le territoire du Grésivaudan et de marquer, en tout cas, les ambitions de construction et de desserte sur les infrastructures cyclables à l'échelle du SMMAG.

01:40:47

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci, monsieur CHOLAT. Effectivement, je crois qu'il est important de saluer le travail qui a été fait par l'ensemble des équipes, à la fois des services du SMMAG, en lien avec les communes, avec l'AURG et également le bureau d'études qui nous a accompagnés. Il s'agit d'un schéma de référence, vous l'avez dit, d'un cadre, d'un référentiel. Toutefois, derrière, le travail concret, réel, est évidemment la mise en œuvre de tout cela à travers des planifications de travaux et des études fines qui, d'ailleurs, reprendront les itinéraires au cas par cas. Il

y a bien sûr des schémas d'intention, mais derrière, il y aura des études qui donneront ou non, la pertinence de la réalisation de tel itinéraire plutôt qu'un autre. Des études qui n'excluent bien entendu pas la capacité à faire évoluer un tracé en fonction de ce que les études et les dialogues territoriaux donneront. Monsieur BEJAJI, vous avez demandé la parole.

01:41:39

Pierre BEJAJI: Merci. Je rebondis et partage les propos de Florent CHOLAT. Bien évidemment, nous ne pouvons que nous féliciter de cette feuille de route ambitieuse. Cependant, comme il l'a bien dit, pour nos citoyens, il n'importe pas seulement de se donner des ambitions, mais il faut surtout les réaliser. Il est important que cette feuille de route ne soit pas qu'un effet d'annonce aujourd'hui, mais puisse se traduire à l'échelle 2035, puisque c'est la temporalité qui est donnée par des réalisations concrètes. C'est là-dessus que nos citoyens nous jugeront. Juste pour donner un exemple de décalage un peu entre les ambitions et la temporalité, parmi les sujets sur lesquels nous sommes attendus, je voudrais juste citer, en tant qu' élu d'Eybens, la Chronovélo qui doit relier Grenoble à Eybens. Cette Chronovélo était présente au PDU déjà, autre document planificateur que nous avons voté en 2019 et que nous sommes en 2024, aujourd'hui, et nous sommes en études dites préliminaires. Les études préliminaires ne sont pas encore les études, ni pré-opérationnelles, ni encore moins les études opérationnelles et encore moins la réalisation de travaux. Certes, vous me direz, je vous l'accorde, que ça ne concerne pas le SMMAG, puisque ça concerne la Métropole qui est en charge de la mise en œuvre. Toutefois, c'est juste pour mettre en lumière l'écart entre l'ambition et la temporalité de réalisation. J'espère juste vivement que quand qu'un enfant qui est aujourd'hui est en école maternelle, puisse, en 2035, emprunter cette Chronovélo. Cependant, un des enjeux aussi, c'est que les collégiens et les lycéens utilisent, au quotidien et sur des voies sécurisées, le vélo pour se rendre dans leurs établissements scolaires. Certes, vous me direz, je suis un peu caustique quand je dis ça, mais c'est aussi pour illustrer la complexité des sujets et la question des franchissements. Une des problématiques qui est posée et qui explique, entre autres, le retard sur cette ligne, est la question du franchissement de la rocade. Puis plus généralement, sur ce schéma cyclable, il y a pas mal de franchissements et ça pose la question des franchissements et de leur sécurisation. Le projet Chronovélo quatre, tel qu'il est présenté, prévoit clairement un franchissement de la rocade à hauteur d'Eybens. Cependant, à ce jour, ce que je peux dire, c'est qu'aucune solution viable, ni technique, ni financière, n'est envisagée, tout en ne ralentissant pas, voire en améliorant la vitesse commerciale du bus. C'est un des enjeux aussi de ces lignes chrono, c'est qu'elles sont également des lignes Chronobus également, et qu'il faut juste apposer les deux et que ce n'est pas facile. J'espère vivement que, justement, pour permettre d'accélérer la réalisation de ce schéma, des solutions techniques et financières puissent être envisagées sur ces franchissements. On en a trouvé pour la liaison Crolles-Brignoud. Il n'y a pas de raison que l'on ne trouve pas de solution pour d'autres franchissements, dont celle d'Eybens. Sans sécurisation, et là, je parle d'une manière unanime au nom de tous les élus d'Eybens, il ne servira à rien de prolonger la ligne jusqu'au bourg d'Eybens. Sans sécurisation de la rocade, on a un vrai sujet majeur, et ça serait mettre les cyclistes en danger que de les laisser franchir la rocade sans sécurisation. J'espère vivement, comme ça a pu être trouvé pour la liaison Crolles-Brignoud, qu'une solution rapide puisse être trouvée sur ce franchissement. Je vous remercie.

01:45:42

Monsieur le Président Sylvain Laval: Monsieur THOVISTE.

01:45:46

Laurent THOVISTE: Nous aussi, nous avons participé à ce schéma que je trouve intéressant à plusieurs titres. Notamment sur la hiérarchisation des voix qui permet véritablement ensuite, dans nos communes et dans les projets que l'on peut avoir, d'avoir en quelque sorte un guide. Un guide qui nous permet de dire qu'en fonction de tel niveau de voirie, en fonction de tel niveau de fréquentation, et cetera, voilà les types d'aménagement que l'on peut proposer. Ça, je crois que c'est effectivement vraiment très intéressant et c'est le rôle, me semble-t-il, de ce plan de mobilité. Après, sur ce que vient de dire Pierre BEJAJI, je pense que l'on a tous des attentes sur nos communes. Je pourrais faire le listing, Sylvain l'a déjà dans ses cartons, de tout ce que nous voudrions faire sur Fontaine. Néanmoins, ça relève ensuite du niveau de chaque collectivité. Il y a des débats. Je ne pense pas que nos amis du Voironnais et du Grésivaudan soient très intéressés par les débats que nous avons au conseil communautaire de Grenoble-Alpes Métropole, pour savoir s'il faut financer tel ou tel axe. Puis, encore une fois, monsieur BEJAJI, je ne veux pas ressasser parce que l'on me dit que je ressasse, mais c'est la réalité qui ressasse. À chaque fois que vous intervenez, vous semblez faire croire que vous êtes dans l'opposition, que vous n'êtes pas dans l'exécutif de la majorité métropolitaine. Écoutez, vous y êtes, vous y posez très lourd. Au lieu de venir vous plaindre ici, au SMMAG, que ça n'avance

pas, il ne tient qu'à vous de faire avancer les dossiers dans la majorité que vous maîtrisez. Si vous n'êtes pas capable de vous entendre entre vous, ce n'est pas notre problème.

01:47:28

Monsieur le Président Sylvain Laval: Je souhaiterais juste rappeler le sens de la délibération qui nous occupe ce matin. Il s'agit du schéma directeur des itinéraires cyclables du SMMAG. Ce n'est pas une question d'affichage ou de mise en scène de je ne sais qui, il s'agit tout simplement d'une réalité réglementaire au regard des compétences de ce syndicat. Nous devons poser ce schéma de référence qui est à la disposition des collectivités compétentes pour réaliser les travaux et qui sont ensuite chargées de les mettre en œuvre selon les planifications qu'elles élaborent. Je crois que ce n'est pas un objet de polémique, c'est un document de référence. Je rassure tout le monde sur ce point. Il ne s'agit pas ici de rentrer dans les débats, de tracer de tel ou tel itinéraire, de telle ou telle commune. C'est un dialogue qui se passe à l'échelon infra, tant du côté du Grésivaudan, de celui de la Métropole. Néanmoins, monsieur BEJAJI, dans vos propos, il est intéressant de relever une chose. C'est effectivement la réalité des situations pour faire les travaux. Il ne suffit pas de dire que l'on va faire un axe avec tel niveau de service. C'est l'objet du schéma directeur, mais après, il y a des réalités de capacité à réaliser, à la fois en complexité technique, en complexité financière et en durée réelle de réalisation. Vous avez eu raison de faire référence au PDU de 2019 dans lequel nous étions dans la déclaration incantatoire, sans se soucier de la capacité réelle à faire les choses. J'attire l'attention des collègues sur le nouveau plan de déplacement que nous sommes en train d'élaborer et qui devra mettre en face des temporalités réalistes par rapport à des réalités de situation qui nous concernent tous. Il ne s'agit pas de dire que c'est de la faute d'un tel ou d'un tel, ou un manque de volonté, ou une meilleure volonté. C'est juste que ces itinéraires, l'axe auquel vous faites référence, qui est un axe majeur et structurant, il est complexe à réaliser et ça prend du temps. C'est la réalité. Je crois que c'est très important que pour les documents que nous sortirons à l'avenir, nous soyons cohérents entre la réalité de réalisation et les durées et les affichages de date que nous pourrions poser. C'est un enseignement qui doit tous nous éclairer sur cette question. Madame BOURDELAIN, vous avez demandé la parole.

01:49:33

Coralie BOURDELAIN: Je ne serai pas très longue. Je voulais juste redire qu'effectivement, c'est un travail qui a été fait avec beaucoup de participations, bien évidemment suivi ceux du Grésivaudan, beaucoup de participations de tous les élus du Grésivaudan. C'est vraiment un sujet sur lequel ils attendent de notre part une aide et des conseils. C'est exactement ce qui a été fait lors de ce schéma directeur. Il faudra également arriver à leur préciser, et ça arrivera dans un deuxième temps, comment on peut les accompagner aussi financièrement, en collaboration avec le département, puisque notre territoire est traversé par beaucoup de routes départementales. Je le dis souvent, il faut qu'il y ait un travail vraiment conjoint avec le département qui soit fait pour que les attentes, les demandes, les envies, qui sont vraiment réelles sur notre territoire, puissent justement arriver à des réalisations, et ce le plus rapidement possible.

01:50:26

Monsieur le Président Sylvain Laval: Madame BELAIR.

01:50:29

Margot BELAIR: Merci. Je tiens à féliciter aussi le SMMAG pour l'ambition et la trajectoire dessinée. Je m'associe, une fois n'est pas coutume, à ce que vient de dire Laurent sur le fait d'avoir un réseau complémentaire dense qui est indiqué, et c'est une bonne nouvelle. Je n'ai pas pour habitude de le faire, mais j'ai quand même trois petits points sur Grenoble, puisqu'il me semble qu'il y a eu un dialogue communal qui est encore en discussion. Néanmoins, vu qu'aujourd'hui, on fixe dans la délibération, ça me semblait important de le dire là, sur trois points, rapidement. Sur la Chronovélo des grands boulevards, il me semble qu'il y avait eu un accord pour que ça passe bien par Albert 1er de Belgique et ce n'est pas dans le réseau qui nous est proposé aujourd'hui. Si c'est une erreur, j'ai bien entendu que ça pouvait être rectifié, mais je préfère le dire. J'ai entendu une volonté de ne pas afficher trop de variantes et je l'entends complètement. Il me semblait aussi que sur les quais, justement, il y a un affichage de deux variantes. Est-ce que c'est possible de garder celle sur laquelle il y avait eu un consensus et pas forcément de laisser les deux variantes ? Puis mon troisième petit point concerne plus la presqu'île. Pour le coup, on est en train de travailler un schéma d'aménagement qui définit la Place Mandela comme vraiment un futur cœur de commerces et d'équipements sur la presqu'île. On pense que le détour par la Place de la Résistance ne paraît pas

forcément pertinent pour la Chronovélo qui fait la petite rocade. C'est juste trois petits points que je tenais à préciser. Par ailleurs, je m'associe à vos félicitations sur le schéma global.

01:52:26

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Évidemment, on ne va pas rentrer dans des détails communaux ici, les discussions ont eu lieu et elles se poursuivent avec les différentes communes concernées. Je vous propose de mettre aux voix cette délibération. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? C'est adopté.

Exposé des motifs

Le Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG) est compétent pour l'élaboration des documents de planification de toutes les mobilités. Souhaitant favoriser la pratique du vélo sur son territoire, en 2022 a été initié la démarche de réalisation d'un schéma directeur cycle sur la métropole et le Grésivaudan.

L'objectif de ce schéma est de pouvoir proposer un réseau cyclable maillé, hiérarchisé et sécurisé à l'échelle du SMMAG, permettant de favoriser la pratique quotidienne du vélo pour le plus grand nombre quel que soit son lieu de résidence.

Ainsi le schéma directeur doit permettre :

- d'identifier le maillage cyclable pertinent pour développer et asseoir les pratiques cyclables sur le territoire,
- d'offrir une cohérence à l'échelle de chaque bassin de mobilités et entre territoires voisins,
- de hiérarchiser et différencier le réseau cyclable en trois niveaux de services, en cohérence avec les préconisations nationales du CEREMA,
- d'aider à prioriser la planification et la définition des aménagements nécessaires.

Calendrier d'élaboration

L'élaboration du Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables du SMMAG reprend les bases du précédent schéma réalisé sur la métropole et adopté en 2018 tout en intégrant le Grésivaudan. Pour réaliser ce document, le SMMAG a bénéficié de l'accompagnement d'un bureau d'étude et de l'AURG (Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise).

Après une première phase de diagnostic du réseau existant et de proposition, une phase de concertation avec les communes et associations d'usagers du territoire s'est déroulée au printemps et à l'été 2023.

Deux riches temps de partage ont permis de prendre en compte 195 avis et remarques afin d'ajuster le document et d'améliorer la qualité du schéma.

Ainsi il est soumis au présent comité syndical un schéma directeur pleinement partagé.

Principes fondateurs du schéma directeur

Le SDIC s'articule autour de 3 niveaux de services assurant chacun une fonction définie :

- - le réseau à haut niveau de service (niveau 1), comprenant le réseau Chronovélo, et les véloroutes nationales. Ces lignes permettent de structurer le réseau cyclable autour d'itinéraires directs, lisibles et capacitaires. Ce réseau permet la desserte des principales centralités du territoire.
- - le réseau cycle principal (niveau 2), qui joue un rôle de jonction des lignes de premier niveau et permet la desserte des grands pôles générateurs, complémentaire au premier niveau.
- - le réseau de proximité (niveau 3), permettant d'assurer le rôle de maillage fin du territoire.

A l'échelle du territoire du SMMAG, le schéma comporte les linéaires d'itinéraires cyclables suivant :

	Territoire Métropolitain	Territoire du Grésivaudan	Total
Réseau à haut niveau	141km (dont 34km	40km	181km

de service Chronovélo (niv. 1)	déjà réalisés)		
Véloroutes	72km	49km	121km
Réseau principal (niv. 2)	274km	126km	400km
Réseau de proximité (niv. 3)	354km	165km	519km

Le Schéma Directeur représente à ce stade une intention d'itinéraires précisant les enjeux de desserte cyclable, qui devra être précisé par la réalisation d'études préalables qui viendront interroger finement les tracés et choix d'aménagements.

Sur le territoire Métropolitain, ce sont les équipes même de la Métropole qui ont à charge les études d'itinéraires.

Concernant le territoire du Grésivaudan, un marché pour les études de préfaisabilité opérationnelle des aménagements cyclables a été lancé en octobre 2023. Un certain nombre d'itinéraires se situant sur des routes départementales, les services du département seront étroitement associés aux études.

En complément du schéma, un référentiel des aménagements cyclables, comprenant notamment une grille multicritère permettant d'appréhender les différents niveaux d'aménagement recommandés sera soumis aux instances du SMMAG au 1^{er} semestre 2024. Ce document aura pour vocation de garantir la cohérence d'aménagements entre les projets et apporter de la lisibilité au réseau des itinéraires cyclables sur le territoire.

Par ailleurs, à l'instar de ce qui est réalisé sur le réseau Chronovélo, une charte graphique détaillant l'identité visuelle spécifique pour le réseau principal est en cours d'élaboration. Une phase de test et de concertation sera menée au 1^{er} semestre 2024. Une fois validées, les chartes graphiques du réseau Chronovélo et du réseau principal seront adossées au référentiel d'aménagements et plus globalement au schéma directeur.

En outre, une étude juridique va être engagée afin de pouvoir préciser les modalités d'interventions du SMMAG dans la mise en œuvre du schéma directeur via une maîtrise d'ouvrage directe mais aussi potentiellement un soutien financier des communes en qualité de propriétaire et gestionnaire de voirie.

Ce travail de définition des itinéraires cyclables correspondant au volet développement des mobilités actives, a vocation à être intégré au futur plan des mobilités (PDM) du SMMAG.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 09 novembre 2023, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide d'adopter le Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables annexé à la présente délibération.

19 voix pour -

Grenoble-Alpes Métropole : 16 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en avons fini avec l'ordre du jour. La séance est levée.

La séance est levée à 11h10

Le Président,

Sylvain LAVAL

Le Secrétaire de Séance

Anthony MOREAU