COMITE SYNDICAL DU SMMAG

Séance du jeudi 11 avril 2024 à 09 heures 00

Procès-verbal

Le onze avril deux mille-vingt-quatre à 9 h 00, le comité syndical du SYNDICAT MIXTE DES MOBILITES DE L'AIRE GRENOBLOISE (SMMAG) s'est réuni dans la Salle André Malraux Immeuble le Quartz, 40 rue Mainssieux à VOIRON sur la convocation en date du cinq avril deux mille-vingt-quatre et sous la présidence de Sylvain LAVAL.

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

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

Présents

Délégués de Grenoble-Alpes Métropole
Titulaires : Maxence ALLOTO, Margot BELAIR, Brahim CHERAA, Florent CHOLAT, Dominique ESCARON, Simon FARLEY, Christophe FERRARI, Sylvain LAVAL, Laëtitia RABIH pouvoir à Christophe FERRARI de la n°1 à la n°4, Bertrand SPINDLER, Laurent THOVISTE,
Suppléants : Jérôme BUISSON, Laura PFISTER

Délégués de la Communauté de Communes du GRESIVAUDAN
Titulaires : Henri BAILE, François BERNIGAUD, Coralie BOURDELAIN

Délégués de la Communauté d'Agglomération du PAYS VOIRONNAIS
Titulaires : Bruno CATTIN, Anthony MOREAU

Absents ayant donné pouvoir sur toute la séance

Délégués de Grenoble-Alpes Métropole
Titulaires : Pierre BEJJAJI pouvoir à Margot BELAIR, Jean-Yves PORTA pouvoir à Simon FARLEY, Jean-Paul TROVERO pouvoir à Brahim CHERAA

Délégués de la Communauté de Communes du GRESIVAUDAN
Titulaire : Christelle MEGRET pouvoir à Coralie BOURDELAIN

Délégué de la Communauté d'Agglomération du PAYS VOIRONNAIS
Titulaire : Luc REMOND pouvoir à Bruno CATTIN

Délégué du Département de l'Isère

Titulaire : Anne GERIN pouvoir à Dominique ESCARON

Absents

Délégué de la Communauté d'Agglomération du PAYS VOIRONNAIS
Titulaire : Nadine REUX

Délégué du Département de l'Isère
Titulaires : Joëlle HOURS, Sandrine MARTIN-GRAND, Christophe SUSZYLO

Coralie BOURDELAIN a été nommée secrétaire de séance

Table des matières

Administration générale - Ressources humaines 4
- Délibération n°1 Compétences obligatoires - Modification des effectifs du SMMAG 4
- Délibération n°2 Compétences obligatoires - Modalités en faveur de l'accueil des jeunes en contrat d'apprentissage au sein du SMMAG pour l'année 2024 5

Finances 7
- Délibération n°3 - Compétences obligatoires - Gestion active de la dette : stratégie de gestion pour 2024 et bilan 2023 des opérations engagées 7
- Délibération n°4 Compétences obligatoires - Détermination des barèmes de remboursement des frais occasionnés par les déplacements professionnels des agentes, agents et invités du SMMAG 19

Partenariats - Adhésions – Subventions 23
- Délibération n°5 Mobilités partagées actives et intermodalités - Subvention à l'association ADTC pour l'année 2024 23
- Délibération n°6 Mobilités urbaines - Subvention au collectif des ateliers d'autoréparation "la Clavette" pour 2024 25
- Délibération n°7 - Compétences obligatoires - Participation du SMMAG au programme d'actions d'Acoucité pour l'année 2024 26
- Délibération n°8 - Compétences obligatoires - Activité entre l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise et le SMMAG : Convention d'application pour l'année 2024 28
- Délibération n°9 Compétences obligatoires - Adhésion au GART 2024 29
- Délibération n°10 Compétences obligatoires - Conventions de partenariat conclues avec les clubs sportifs pour la promotion des services du SMMAG - Conventions-type de partenariat avec les opérateurs du territoire et association d'intérêt général 30
- Délibération n°11 Mobilités partagées, actives et intermodalités- Subvention pour l'organisation d'une compétition urbaine de vélo tout terrain 33

Relations avec les usagers et opérateurs de mobilité 34
- Délibération n°12 Mobilités partagées, actives et intermodalités - Autorisation donnée au Président de signer la convention d'objectifs 2024 avec l'AGEDEN 34

Multimobilités 36
- Délibération n°13 Mobilités partagées, actives et intermodalités - Pôle d'échanges multimodal de Brignoud : définition des objectifs poursuivis et des modalités de la concertation préalable 36

Logistique urbaine 38
- Délibération n°14 Mobilités urbaines – Prolongation et élargissement de la participation au programme ColisActiv' - Soutien financier aux entreprises de livraison du dernier kilomètre en modes actifs 38
- Délibération n°15 Compétences obligatoires - Nouvelle feuille de route pour une logistique urbaine durable dans la région grenobloise 42

Politique de déplacements 46
- Délibération n°16 Mobilités partagées, actives et intermodalités - Création d'une liaison inter-rives entre Saint-Ismier et Le Versoud : bilan de la concertation préalable 46
- Délibération n°17 Mobilités partagées, actives et intermodalités - Création d'une liaison inter-rives entre Saint-Ismier et Le Versoud : concertation pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saint-Ismier et Le Versoud - MECDU par voie de Déclaration de Projet 50
- Délibération n°18 Mobilités partagées, actives et intermodalités - Liaison inter-rives modes actifs Crolles-Brignoud - Concertation pour la mise en compatibilité du document d'urbanisme de la Commune de Crolles 52
- Délibération n°19 Mobilités urbaines - Tarification des réseaux de transports du SMMAG: création d'une tarification zonale unifiée sur les réseaux du SMMAG 53

Politique de déplacements 62
- Délibération n°20 Mobilités urbaines - Opérations de grandes révisions dites de mi-vie du tramway CITADIS - Autorisation du président à signer un marché d'expertise structure. 62

Bruno CATTIN: Bonjour à toutes, bonjour à tous. Je suis très heureux de vous accueillir ce matin au siège du pays Voironnais. Ce qui vient d'être évoqué, je voudrais qu'on ait une petite pensée, même une pensée assez forte, pour un de nos collaborateurs du service mobilité, qui a été gravement blessé à l'occasion d'un accident de vélo. C'est quelqu'un qui utilisait régulièrement son vélo pour venir au travail et qui, aujourd'hui, a été victime d'un accident grave. Il commence une période de rééducation et je pense qu'il reviendra nous voir assez rapidement. Toutefois je tenais à ce qu'on ait une petite pensée pour lui ce matin. Voilà Sylvain.

00:20:35
Monsieur le Président Sylvain Laval: Bonjour à toutes et à tous. Merci Monsieur le président, cher Bruno, pour votre accueil ce matin ici, au pays Voironnais. Je vous propose de commencer cette séance. Nous allons tout de suite commencer par l'appel. Pierre BEJJAJI est absent. Il a donné pouvoir à madame BELAIR. Margot BELAIR, Maxence ALLOTO, Florent CHOLAT. Alban ROSA est absent. C'est madame PFISTER, sa suppléante, qui le remplace. Jean-Yves PORTA est absent. Il a donné pouvoir à Simon FARLEY. Dominique ESCARON, Christophe FERRARI, Simon FARLEY, Sylvain LAVAL présent. Marc ODDON est absent. C'est Jérôme BUISSON, son suppléant, qui le remplace. Brahim CHERAA, Laëtitia RABIH n'est pas arrivée, Bertrand SPINDLER, Laurent THOVISTE, Jean-Paul TROVERO est absent. Il a donné pouvoir à Brahim CHERAA, Bruno CATTIN, Anthony MOREAU, Luc REMOND est absent. Il a donné pouvoir à Bruno CATTIN, Nadine REUX n'est pas là. Henri BAILE, François BERNIGAUD, Coralie BOURDELAIN, Christelle MEGRET est absente. Elle a donné pouvoir à Coralie BOURDELAIN, Anne GERIN est absente. Oui, donc pouvoir à monsieur ESCARON, Sandrine MARTIN-GRAND est absente. Monsieur SUSZYLO est absent et madame HOURS est absente. Le quorum est atteint. Nous devons désigner un/une secrétaire de séance. Y a-t-il un/une candidate. Madame BOURDELAIN ? Coralie BOURDELAIN, pas d'opposition ? Merci. Vous avez reçu l'approbation du rapport des décisions prises par délégation du comité syndical. Ça n'appelle pas d'observation particulière.

Administration générale - Ressources humaines

- Délibération n°1 - Compétences obligatoires - Modification des effectifs du SMMAG

Monsieur le Président Sylvain Laval : Je vous propose d'en venir à la première délibération à l'ordre du jour dans le domaine de l'administration générale, sur la modification des effectifs du SMMAG. La parole est au vice-président Bruno CATTIN.

Bruno CATTIN: Merci. Je voulais juste excuser Luc REMOND qui n'est pas là ce matin, qui ne sera malheureusement pas là non plus pour l'inauguration d'Mvélo+ tout à l'heure puisqu'il est retenu par des obligations professionnelles. Le premier point concerne effectivement les modifications des effectifs du SMMAG. Un rappel : il a été créé 81 postes nécessaires au fonctionnement du syndicat, complétés de trois postes supplémentaires créés par délibération du 25 janvier 2024 au premier avril. 71 agents ont été recrutés sur ces postes. Pour finaliser certains recrutements, il s'avère nécessaire de modifier le cadre d'emploi afin de correspondre au profil de la personne recrutée. C'est le cas d'un premier emploi, cadre d'emploi technique des ingénieurs où il est proposé de le transformer dans le cadre d'emploi administratif des attachés. Il est proposé également de procéder au redéploiement de deux autres postes : adjoint administratif redéployé en rédacteur et rédacteur redéployé en adjoint administratif. Il est proposé de créer un poste supplémentaire de catégorie A, filière administrative, chargé de l'optimisation des recettes au sein du service administratif et financier. Ses missions comprennent bien évidemment la recherche des financements de projet, le suivi des appels de fonds des financements obtenus. Ce poste va permettre également de ré-internaliser au sein du SMMAG, des missions aujourd'hui assurées par mise à disposition de la direction des finances de la métropole. Voilà pour cette présentation.

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

Exposé des motifs

Dans le cadre de la structuration du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise engagée, par délibération du 7 décembre 2023, il a été créé 81 postes nécessaires au fonctionnement du Syndicat, complétés de 3 postes supplémentaires créés par délibération du 25 janvier 2024.

Au 1er avril, 71 agent.es ont été recrutés sur ces postes.

Pour finaliser certains recrutements, il s'avère nécessaire de modifier le cadre d'emploi afin de correspondre au profil de la personne recrutée. C'est notamment le cas du poste 14740 de chef.fe de projet transports secteur Grésivaudan qui a été créé dans le cadre d'emploi technique des Ingénieurs. Il est proposé de le transformer dans le cadre d'emploi administratif des Attachés.

Suite à un travail sur les missions de 2 postes, il est proposé de procéder au redéploiement suivant :

- Poste 14771 de conseiller mobilité de l'Unité Accompagnement et Développement des Nouvelles Mobilités, adjoint administratif redéployé en rédacteur,
- Poste 14777 de chargé du suivi administratif et financier de la cellule communication, rédacteur, redéployé en adjoint administratif.

Dans un objectif de Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences, le SMMAG s'engage dans les dispositifs d'apprentissage notamment dans des secteurs professionnels en tension. Il est proposé de créer 4 postes d'apprentis pour un démarrage des contrats en septembre 2024.

Enfin, il est proposé de créer un poste supplémentaire de catégorie A, filière administrative, de Chargé.e de l'optimisation des recettes au sein du Service Administratif et Financier. Ses missions comprendraient la recherche de financements de projets (Fonds vert, appels à projets …) et le suivi des appels de fonds des financements obtenus. Ce poste permet également de ré-internaliser des missions aujourd'hui assurées par mise à disposition de la Direction des Finances de Grenoble Alpes Métropole. Ce poste permet également d'assurer une suppléance des missions de Chargé.e des budgets.

L'annexe reprend le tableau des effectifs mis à jour de ces modifications.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 04 avril 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG décide :

- De transformer le poste de chef.fe de projet transports secteur Grésivaudan, créé dans le cadre d'emploi technique des Ingénieurs, en poste d'Attaché du cadre d'emploi administratif,
- De procéder au redéploiement des postes
  - de conseiller mobilité de l'Unité Accompagnement et Développement des Nouvelles Mobilités, adjoint administratif en rédacteur,
  - de chargé du suivi administratif et financier de la cellule communication, rédacteur, en adjoint administratif,
- De créer 4 postes de contrat d'apprentissage,
- De créer un poste d'Attaché de Chargé.e de l'optimisation des recettes.

24 voix pour
Grenoble-Alpes Métropole : 16 voix pour
Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour
Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour
Département de l'Isère : 1 voix pour
Conclusions adoptées à l'unanimité.

- **Délibération n°2 - Compétences obligatoires - Modalités en faveur de l'accueil des jeunes en contrat d'apprentissage au sein du SMMAG pour l'année 2024**

Monsieur le Président Sylvain Laval : La délibération suivant est relative aux modalités en faveur de l'accueil des jeunes en contrat d'apprentissage. Monsieur le vice-président.

Bruno CATTIN: Oui, le SMMAG s'engage dans le cadre de l'insertion professionnelle, dans les dispositifs d'apprentissage. L'apprentissage a pour but de donner à des personnes âgées de 16 à 19 ans ou sans condition d'âge pour les personnes en situation de handicap, une formation générale, théorique et pratique, en vue d'une qualification professionnelle. Aujourd'hui, l'engagement du SMMAG se limite à quatre postes proposés pour un démarrage de contrat en septembre 2024. Les critères de priorisation pour déterminer les postes ouverts à l'apprentissage sont bien évidemment les métiers en tension, les profils de catégorie B et puis les bénéficiaires de l'obligation d'emploi. Tous les postes proposés sont ouverts aux personnes en situation de handicap. Concernant l'apprentissage, le salaire versé est basé sur un pourcentage du Smic accordé en fonction de l'année d'étude. Voilà pour cette présentation.

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

Exposé des motifs

Le SMMAG s'engage, dans le cadre de l'insertion professionnelle, dans les dispositifs d'apprentissage. L'apprentissage permet de dynamiser les ressources humaines, transmettre les savoir-faire, créer un réseau de personnels qualifiés et former à nos métiers. Dans un objectif de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences, l'apprentissage constitue un levier pour surmonter les difficultés de recrutement dans des secteurs professionnels dits en tension. L'accueil d'un apprenti, d'une apprentie peut permettre de repérer de jeunes talents, de les former aux méthodes de travail internes et de les fidéliser en vue d'un recrutement éventuel à l'issue du contrat d'apprentissage.

Ainsi l'apprentissage a pour but de donner à des personnes âgées de 16 à 29 ans, ou sans condition d'âge pour les personnes en situation de handicap, une formation générale, théorique et pratique en vue d'une qualification professionnelle sanctionnée par un diplôme de l'enseignement professionnel, technologique ou universitaire.

4 postes pourront être proposés pour un démarrage des contrats en septembre 2024.
Les critères de priorisation pour déterminer les postes ouverts à l'apprentissage sont :

- les métiers en tension,
- les profils de poste de catégories B (domaines à forte expertise et/ou technicité : informatique, assistant gestion financière budgétaire et comptable …)
- apprenti.e.s « Bénéficiaires de l'Obligation d'Emploi » (BOE).

Tous les postes proposés sont ouverts aux personnes en situation de handicap.

Les postes en contrats d'apprentissage se répartiront entre les différents budgets du SMMAG en fonction des missions exercées.

Les diplômes préparés peuvent couvrir un éventail large : du CAP au Master.
Le contrat d'apprentissage est un contrat à durée déterminée, de 1 à 3 ans.
Les conditions, règles et durée de travail applicables aux apprentis sont celles en vigueur dans la collectivité.
Le salaire versé est basé sur un pourcentage du SMIC, accordé en fonction de l'année d'étude.
Le CNFPT finance depuis 2020 les frais pédagogiques des apprentis réalisant leur alternance dans la fonction publique territoriale. La convention d'objectifs et de moyens signée par le CNFPT et l'Etat pour les années 2023-2025 prévoit un objectif de financement de 9 000 contrats par an dans le cadre des moyens alloués à cette compétence.

Afin de préparer la campagne 2024 de financement des frais de formation des apprentis les critères de régulation dans l'allocation des moyens dédiés à la prise en charge des frais de formation des contrats d'apprentissage ci-dessous ont été approuvés par les employeurs publics.

- La participation au recensement des intentions de recrutement sur la plateforme du CNFPT,
- La priorisation sur les métiers considérés en tension (concordance métier en tension et code du diplôme).

Le SMMAG pourra exprimer des intentions de recrutement en dehors de la catégorie « métiers en tension » mais ces dernières ne seront, en termes de financement, pas prioritaires.

Le choix d'accueillir une apprentie, un apprenti est un marqueur de valeur ajoutée sociale et humaine.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 04 avril 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve le recrutement d'un maximum de 4 apprentis pour l'année 2024 ;

24 voix pour
Grenoble-Alpes Métropole : 16 voix pour
Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour
Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour
Département de l'Isère : 1 voix pour
Conclusions adoptées à l'unanimité.

Finances

- **Délibération n°3 - Compétences obligatoires - Gestion active de la dette : stratégie de gestion pour 2024 et bilan 2023 des opérations engagées**

Monsieur le Président Sylvain Laval : Nous en venons au domaine des finances sur la gestion active de la dette.

Bruno CATTIN: La gestion active de la date, après une année 2022 qui a été très chahutée sur les plans économiques et géopolitiques, l'année 2023 a été marquée par des décisions de hausses de taux, notamment de la banque centrale européenne. Sur le dernier trimestre 2023, les propositions de financement aux collectivités locales sur une durée de 20 ans à taux fixes sont généralement au-dessus de 4 % et jusqu'à 4,50 %. Pour le SMMAG, les encours de dettes sont adossés à des swap, c'est-à-dire un échange d'un produit financier plus risqué contre un produit moins risqué. C'est important puisque dans le budget, on a évoqué une hausse forte des taux financiers. On avait également insisté sur des produits financiers à hauteur, je crois, de 6 millions d'euros et qui correspondent à ces modalités. Dans le cadre de sa stratégie financière, le SMMAG s'est fixé pour objectif de poursuivre le désendettement et de réduire la charge de la dette. La gestion active de la dette a ainsi pour objectif l'optimisation des frais financiers que je viens d'évoquer tout en maîtrisant les aléas liés à la fluctuation des taux d'intérêt ainsi que le profil des emprunts sur leurs durées. Pour la gestion de la trésorerie d'utilisation, des lignes de trésorier du programme de titres négociable à court terme à hauteur de 100 millions d'euros sont opérationnelles depuis 2012 et sont utilisées à bon escient selon les conditions financières obtenues par le SMMAG. L'objectif de cette gestion active de la dette et de la trésorerie. On poursuit plusieurs objectifs : l'optimisation et la sécurisation des frais financiers permettant de saisir les opportunités grâce à une veille permanente, la maîtrise des aléas financiers liés à la fluctuation des taux d'intérêts, qui permet un arbitrage en permanence entre taux fixe et taux variable, et puis, sur le budget annexe mobilité urbaine, le sur-amortissement du capital de la dette, d'accélérer le remboursement de l'encours pour alléger le remboursement en capital à partir de 2026, date de la fin des participations au titre des sorties de l'actif du SMMAG. C'est le fameux protocole de 2015. Ainsi, pour la gestion active de sa dette, le SMMAG retient les principes suivants : réactivité face aux opportunités offertes par les marchés financiers, mise en concurrence systématique lors des appels d'offres, transparence et information auprès de la commission ressource et du comité syndical du SMMAG, puisque c'est une délibération qu'on renouvelle chaque année, et puis le suivi de l'encours de dette affecté à chaque territoire. Voilà, président.

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci. Est-ce qu'il y a des observations ? On propose de mettre aux voix la délibération, pas d'opposition, pas d'abstention. C'est donc adopté.

Exposé des motifs

Après une année 2022 très chahutée sur les plans économiques et géopolitiques, l'année 2023 a été marquée par les décisions de hausse de taux des banques centrales à travers le monde. Malgré les nombreuses hausses de taux de la Banque Centrale Européenne (BCE) afin de lutter contre l'inflation, celle-ci demeure toujours au-dessus de la valeur cible de la politique monétaire de la BCE (2 %).

En cette fin d'année 2023 le taux de refinancement de la BCE s'affiche à 4,50 % contre 0 % jusqu'en juin 2022 ce qui démontre bien la remontée rapide en 15 mois depuis juillet 2022 du taux de refinancement.

La guerre en Ukraine, la situation de l'économie chinoise ou encore les décisions des pays membres de l'OPEP et plus récemment le conflit au Moyen Orient viennent ajouter de l'incertitude et de la volatilité sur les marchés financiers pour l'année 2024.

Sur le dernier trimestre 2023, les propositions de financement aux collectivités locales sur une durée de 20 ans à taux fixe sont généralement au-dessus de 4 % et jusqu'à 4,50 %. Les marges bancaires sur index Euribor sont en progression sur l'année et sont comprises entre 0,70 % et 1,20 %. Le marché obligataire actif en début d'année est en retrait sur le deuxième semestre et globalement sur l'année 2023, les volumes sont en baisse.

Pour le SMMAG, les encours de dette sont adossés à des swaps, cet instrument vient modifier l'exposition au marché et contribue avec les taux fixes à protéger le syndicat de la hausse des taux sur plus de 63,9 % de l'encours total. Le taux moyen de la dette du SMMAG au 1er janvier 2024 est de 3,02 %, ce taux reste performant malgré la forte hausse des taux monétaires depuis juillet 2022 et s'explique par la grande proportion des emprunts sécurisés.

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

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

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

Pour la gestion de la trésorerie, l'utilisation des lignes de trésorerie et du programme de titres négociables à court terme (NEU CP) de 100 M€ opérationnel depuis 2012 sont utilisés selon les conditions financières (marges et taux) obtenues par le SMMAG.

Afin de poursuivre le recours à des produits financiers proposés aux collectivités territoriales et à leurs établissements publics, défini par la circulaire NOR/I00E31015077C du 25 juin 2010 et du décret n°2014-984 du 28 août 2014, il convient de préciser la stratégie retenue à compter du vote du budget primitif 2024 et jusqu'au vote du prochain budget primitif 2025 en matière de gestion active de la dette et de la trésorerie et d'établir le bilan des opérations déjà réalisées.

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

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

- **L'optimisation et la sécurisation des frais financiers** par l'utilisation d'instruments de couverture permettant de saisir les opportunités offertes par les marchés financiers grâce à une veille permanente,

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

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

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

2. Stratégie de gestion 2024

2.1 Stratégie

Pour la mise en place de nouveaux emprunts :

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

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

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

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

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

- Auprès des banques :
    - La distribution de fonds en provenance de leurs filiales (activités d'assurances notamment), syndication de crédits entre banques faisant partie d'un même groupe, ou cofinancement fonds propres, fonds privés d'autres investisseurs ou fonds communs de titrisation,
    - Des prêts souscrits dans le cadre de plateformes digitalisées nationales et européennes comme Loanboox. Ces plateformes mettent en relation les investisseurs institutionnels et les emprunteurs.

- Auprès des investisseurs,
    - Les formules particulières des banques allemandes, fonds en provenance d'investisseurs institutionnels, distribués sous la forme de crédits « quasi obligataires »[1]
    - Les émissions obligataires « stand-alone » (émission unique hors programme EMTN).

Pour la stratégie de sécurisation de taux :

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

Il est privilégié :

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

2.2 Caractéristiques des instruments financiers retenus

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3 Opérations de couverture de taux

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

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

Les contrats relatifs aux opérations de marché susceptibles d'être réalisées au cours de l'exercice 2024 peuvent porter au maximum sur l'encours de la dette existant à la date de l'opération (= encours actuel ou encours renégocié) et sur les emprunts nouveaux qui sont contractés durant l'année 2024 et/ou mobilisés sur les emprunts des exercices précédents disposant encore d'une capacité de mobilisation (restes à réaliser et/ou OCLT).

Le détail des contrats concernés existant au 1er janvier 2024 est joint en annexes 1V-1 à 1V-5 pour l'ensemble des budgets du SMMAG.

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

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

2.4 La gestion de la trésorerie

Le SMMAG utilise et propose de reconduire pour 2024 les trois outils à sa disposition :

- Le **programme de titres négociables à court terme** de 100 M€.

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

  Compte tenu de la forte remontée des taux par la Banque Centrale Européenne, le SMMAG n'a pas utilisé son programme de NEU CP sur l'exercice 2023 et a privilégié les tirages et remboursements sur ses crédits revolving et sur ses lignes de trésorerie.

- La capacité maximum des **contrats de ligne de trésorerie** et les conditions financières sont ajustées en fonction du planning prévisionnel des dépenses. Les taux appliqués sont maintenant positifs depuis les décisions de hausse de taux de la Banque Centrale Européenne sur le 2ème semestre 2022. Dans le cadre des contrats de ligne de trésorerie classiques les marges des contrats sont actuellement comprises entre 0,56 % et 0,60 %, soit des taux compris entre 4,41 % et 4,53 %.
- Les crédits revolving CLTR et OCLT restant en portefeuille et pouvant être utilisé comme une ligne de trésorerie.

3. Organisation administrative et institutionnelle

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

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

Organisation interne :

La gestion active de la dette et de la trésorerie suppose une veille quotidienne afin de pouvoir réagir à la volatilité des marchés financiers et d'utiliser de façon opportune les produits proposés par les prêteurs. Cette veille est assurée par la Direction des Finances et du Contrôle de Gestion de Grenoble-Alpes Métropole mise à disposition du SMMAG par convention annuelle.

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

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

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

Organisation institutionnelle :

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

4. Information des élus

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

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

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

Par ailleurs, chaque opération de marché traitée au cours de l'année 2024 fait l'objet d'une information en Commission Ressources et au Comité syndical du SMMAG à sa plus proche séance.

5. Bilan des opérations réalisées

5.1 Gestion 2023 des contrats d'emprunts.

Remboursements et tirages infra-annuels :

Le SMMAG bénéficie encore d'emprunts crédits revolving (CLTR, crédit souplesse) sur le budget annexe Mobilités Urbaines (21,5 M€). Un crédit revolving est un emprunt à long terme pouvant fonctionner, sauf en fin d'année comme une ligne de trésorerie.

En 2023, du fait des taux d'intérêt de nouveau positifs et d'un solde au Trésor positif, les lignes sur index ESTR[2] et à taux fixes de ces contrats ont donné lieu à des remboursements temporaires pour 21,5 M€. Ces remboursements ont généré des économies de frais financiers estimés à 507 K€ sur 2023.

Les amortissements de 2023 sur les tirages ESTR s'élèvent à 0,93 M€.

Mobilisations d'emprunts nouveaux en 2023 :

Le SMMAG n'a pas emprunté sur l'exercice 2023, sans suramortissement en capital supplémentaire d'ici 2025, date de fin du protocole entre le département de l'Isère, Grenoble Alpes Métropole et le SMMAG.

Reprofilage de l'amortissement et arbitrage de taux

Aucun reprofilage de l'amortissement n'est intervenu sur l'année 2023.

Le SMMAG a procédé à 6 arbitrages de taux en passant de l'index TAG 3 mois à l'index Euribor 3 mois auprès de la banque Dexia sur des tirages CLTR consolidé entre 2006 et 2011.

En contrepartie des arbitrages et de la sortie de ces encours des enveloppes CLTR, il a été négocié une baisse des marges, le SMMAG a ainsi obtenu des marges négatives de -0,10% sur les six tirages. Les économies estimées sur les durées restantes des tirages sont estimées à 237 K€.

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

Remboursement anticipé et renégociation d'emprunt

Aucun remboursement anticipé n'est intervenu sur l'année 2023.

5.2 Gestion 2023 à court terme

Titres négociables à court terme NEU CP (Negotiable EUropean Commercial Paper)

Le SMMAG n'a pas traité de NEU CP sur l'année 2023 les conditions financières étant moins intéressantes que les crédits revolving et lignes de trésorerie.

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

Lignes de trésorerie :

En 2023, les lignes de trésorerie ont été utilisées en cours d'année et pour un faible volume cumulé de 23,54 M€.

Le tableau suivant récapitule les contrats de ligne de trésorerie actifs durant l'année 2023 et leurs utilisations :

Banques	Montant	Date début	Date fin	Index monétaires / taux fixe	Marge sur index	Montant tirage cumulé	Montant remborusé cumulé	Intérêts cumulés
Caisse d'Epargne	15 000 000	18/07/2022	17/07/2023	€STR (*) et Taux Fixe 0,20%	0,20%	23 540 000	23 540 000	972
Société Générale	10 000 000	16/11/2022	16/11/2023	Euribor 1 mois moyenné	0,40%	0	0	0
ARKEA	10 000 000	23/12/2022	13/12/2023	Euribor 3 mois moyenné	0,61%	0	0	0
Caisse d'Epargne	15 000 000	17/07/2023	16/07/2024	€STR (*)	0,58%	0	0	0
Société Générale	10 000 000	16/11/2023	16/11/2024	Euribor 1 mois moyenné	0,60%	0	0	0
ARKEA	10 000 000	13/12/2023	13/12/2024	Euribor 3 mois moyenné	0,56%	0	0	0
						23 540 000	**23 540 000**	**972**

Contrat de crédit revolving :

A la suite des hausses de taux de la Banque Centrale Européenne, l'utilisation de cet outil redevient attractive dans le cadre de la gestion de la trésorerie. Le SMMAG a procédé aux remboursements de quatre tirages sur l'année, les économies de frais financiers sont estimées à 507 K€.

5.3 Bilan des opérations de marchés :

Les opérations de couvertures de taux conclues depuis 2006, et qui ont eu une incidence sur l'exercice 2023, sont jointes en annexe I.

Aucune nouvelle opération de couverture de taux n'a été effectuée sur l'année 2023.

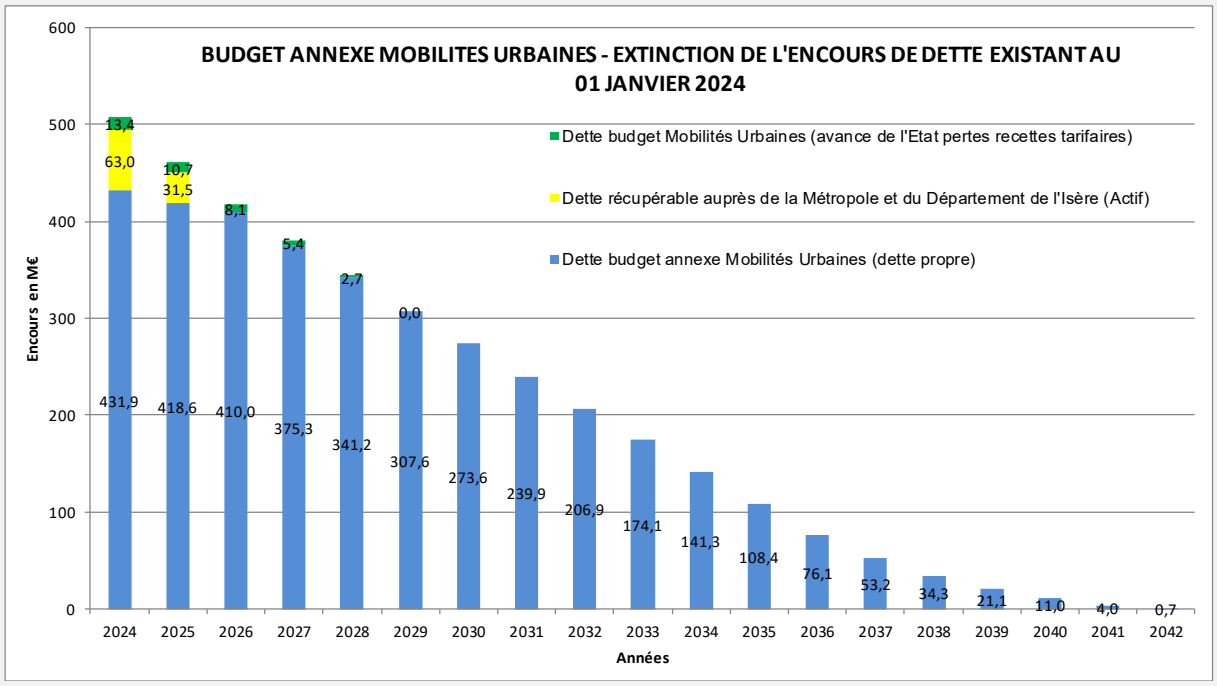
6. Caractéristique de l'encours

Avec aucune mobilisation d'emprunt sur l'année 2023, l'encours global du SMMAG s'élève au 1er janvier 2024 à 519,9 M€ contre 562,7 M€ au 1er janvier 2023.

Le budget principal n'a pas de dette propre. Seules sont comptabilisées les avances remboursables pour un montant de 9,45 M€, accordée pour les pertes de produits du Versement Mobilité conformément aux dispositions du décret n°2020-1713 du 28 décembre 2020.
L'avance remboursable versée en 2020 de 1,48 M€ est affectée à hauteur de 1 330 437 € pour le territoire de la Métropole et de 146 186 € pour le territoire du Grésivaudan.

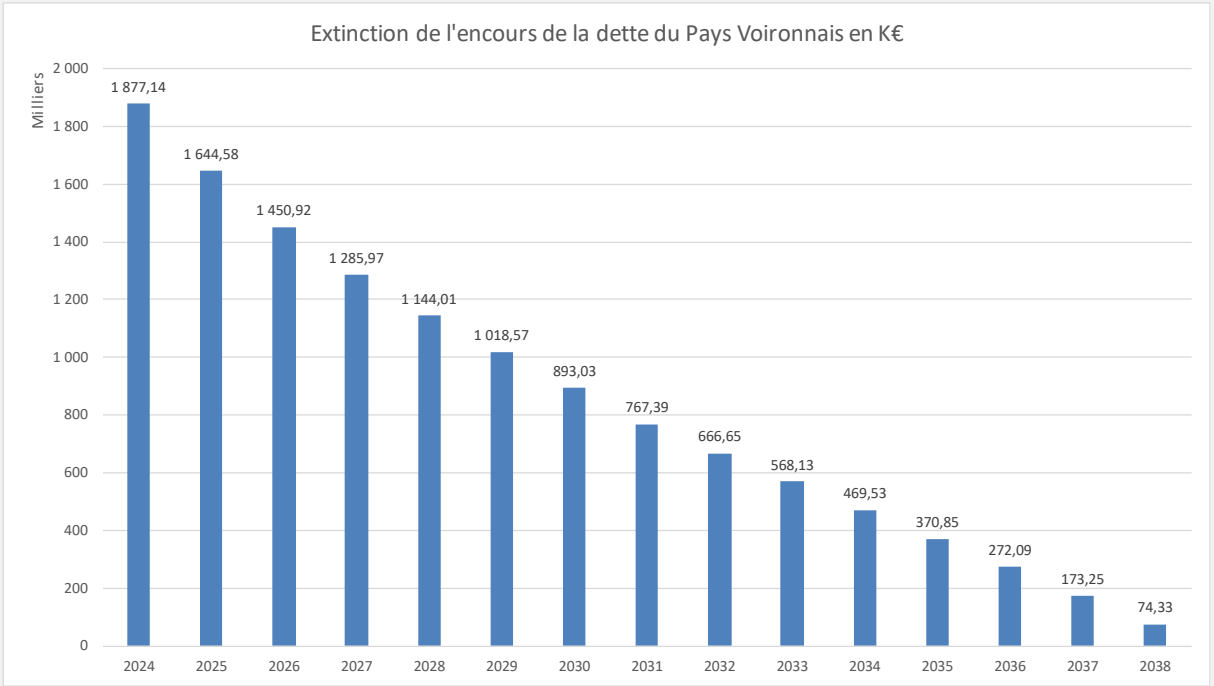
Le stock de dette du budget annexe Mobilités Urbaines s'élève au 1er janvier 2024 à 508,4 M€ contre 551 M€ au 1er janvier 2023 soit un désendettement de 42,6 M€.

La dette récupérable auprès de la Métropole et du département de l'Isère dans le cadre du remboursement de l'actif du SMMAG représente un montant de 63 M€.
L'avance de l'Etat versée en 2021 concernant les recettes tarifaires non perçues est d'un montant de 13,4 M€. La dette propre du SMMAG est donc de 431,9 M€, cette dette ne concerne que le territoire de la Métropole.

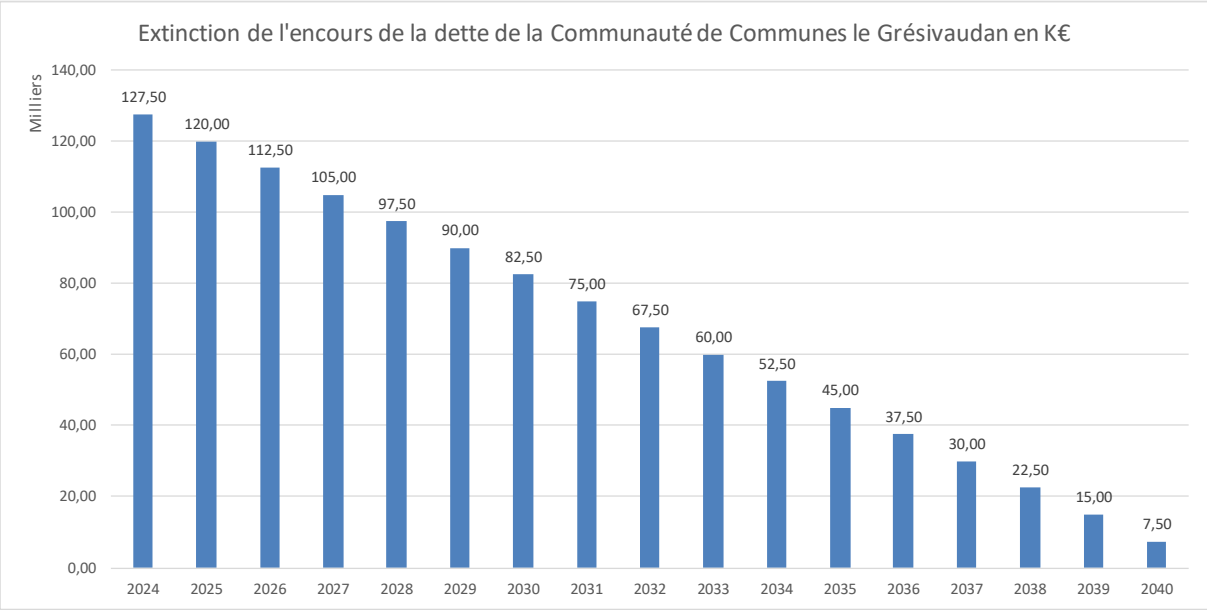


Sur le budget annexe Mobilités Actives, l'encours de la dette au 1er janvier 2024 est de 2 M€ contre 2,27 M€ au 1er janvier 2023 soit un désendettement de 0,27 M€.

L'encours de la dette comprend 1,88 M€ pour le Pays Voironnais au taux fixe de 1,40 %.



L'encours de la dette est de 127,5 k€ pour le Grésivaudan, l'emprunt est à taux fixe de 0,20 % jusqu'à la fin de l'année 2025 puis sur index Euribor 3 mois plus une marge de 0,39 %.



Le pourcentage de répartition de l'encours au 1er janvier 2024 couvertures incluses est détaillé dans le tableau suivant :

Pourcentage de répartition de l'encours par type de taux au 01 janvier 2024 couvertures incluses						
Budgets	**Territoires**	**Encours en M€**	**Taux fixes**	**Taux monétaires**	**Taux obligataires**	**Taux monétaires plafonnés**
Budget principal	Métropole	9,31	100,00%			
	Grésivaudan	0,15	100,00%			
Budget annexe Mobilités Urbaines	Métropole	508,42	63,06%	36,37%	0,00%	0,57%
Budget annexe Mobilités Partagées	Pays Voironnais	1,88	100,00%			
	Grésivaudan	0,13	100,00%			
		519,88				

Hors couverture, la répartition est la suivante :

Pourcentage de répartition de l'encours par type de taux au 01 janvier 2024 hors couvertures						
Budgets	**Territoires**	**Encours en M€**	**Taux fixes**	**Taux monétaires**	**Taux obligataires**	**Taux monétaires plafonnés**
Budget principal	Métropole	9,31	100,00%			
	Grésivaudan	0,15	100,00%			
Budget annexe Mobilités Urbaines	Métropole	508,42	20,95%	79,05%	0,00%	0,00%
Budget annexe Mobilités Partagées	Pays Voironnais	1,88	100,00%			
	Grésivaudan	0,13	100,00%			
		519,88				

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

Vu la circulaire du 25 juin 2010,
Vu le décret n°2014-984 du 28 août 2014.

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 15 février 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Prend acte du bilan des opérations engagées les années précédentes et qui ont eu une incidence budgétaire en 2023,
- Autorise le Président à mettre en œuvre pour 2024 la stratégie et les actions proposées aux paragraphes 2.1,
- Décide d'utiliser, dans le cadre circonscrit de l'exercice 2024, des instruments de gestion du risque de taux dans les conditions ci-dessus décrites,
- Autorise le Président à recourir au cours de l'exercice 2024, à l'utilisation des instruments financiers de gestion du risque de taux tels que définis par la circulaire NOR/IOCB1015077C du 25 juin 2010 et du décret n°2014-984 du 28 août 2014, notamment :
    - Contrats d'échange de taux d'intérêts (SWAP),
    - Contrats d'accord de taux futurs (FRA),
    - Contrats de terme contre terme (FORWARD/FORWARD),
    - Contrat de garantie de taux plafond (CAP),
    - Contrat de garantie de taux plancher (FLOOR),
    - Contrat de garantie de taux plafond et taux plancher (COLLAR ou TUNNEL),
    - Contrat d'option sur taux d'intérêts,
    - Et/ou toutes autres opérations de marché (opérations de marché dérivées, opérations structurées), dans la limite des dispositions de la charte de bonne conduite entre les établissements bancaires et les collectivités locales (charte Gissler) et de la circulaire NOR/I0CB1015077C du 25 juin 2010 et du décret n°2014-984 du 28 août 2014,
- Autorise le Président à rechercher d'autres établissements que ceux déjà sélectionnés et à signer avec eux les contrats - cadre FBF correspondants, ainsi que tout document à intervenir avec les partenaires du SMMAG destiné à formaliser la mise en place de la nouvelle directive MIF 2 et notamment l'accord sur leur politique d'exécution des ordres que le SMMAG est amenée à leur donner en matière d'instruments financiers, ainsi que tout document à intervenir destiné à l'application de la nouvelle réglementation EMIR,
- Autorise le Président à passer des ordres auprès du ou des établissements financiers sélectionnés après la mise en concurrence d'au moins deux d'entre eux,
- Autorise le Président à signer les contrats d'opérations de marché à intervenir correspondants,
- Autorise le Président à signer avec les contreparties les contrats, conventions et documents nécessaires à la mise en place de la signature électronique et de la dématérialisation des confirmations des instruments financiers de gestion du risque de taux,
- Autorise le Président à résilier ou modifier, avec ou sans indemnités, des opérations utilisant des instruments financiers déjà conclues, et à signer l'ordre de résiliation et/ou le nouveau contrat de substitution correspondants,
- Confirme la possibilité pour 2024 de recourir à des formules de financements à long terme élargies, notamment sur fonds privés, en respectant les dispositions de la circulaire NOR/I0CB1015077C du 25 juin 2010 et les limites définies aux paragraphes 2.2 à 2.4 de la présente délibération,
- Donne délégation au Président, en application des dispositions de l'article L.5211-10 du Code général des collectivités territoriales, pour contracter au cours de l'exercice 2024 les produits nécessaires à la couverture du besoin de financement des investissements dans la limite du montant voté au Budget, en passant à cet effet les actes nécessaires, et pour lancer une ou

plusieurs émissions obligataires « Stand -Alone » (émission unique hors programme) avec ou sans cotation, ou un emprunt de type « NSV » (Namensschuldverschreibung et Schuldschein.), ou encore des emprunts co-financés par un ou des investisseurs et un établissement bancaire, ou des prêts souscrits dans le cadre de plateformes digitale de financement nationales et européennes permettant une mise en relation avec les investisseurs institutionnels.

- Autorise le Président à réaliser les emprunts visés ci-dessus, en fonction des opportunités offertes par les marchés financiers et à hauteur des montants inscrits au budget, sachant que les emprunts peuvent être :
    - À moyen ou long terme et en tout état de cause d'une durée maximale de 35 ans,
    - Libellés en euro,
    - Avec une possibilité d'amortissement linéaire, progressif, libre,
    - À un taux d'intérêt fixe et/ou variables. Les index de référence des contrats d'emprunts à taux révisable pourront être l'ESTR, le TMO, le TME, l'Euribor, le CMS, le livret A ou tout autre taux parmi ceux couramment utilisés sur les marchés concernés.
- Autorise le Président :
    - À procéder à la renégociation et/ou au remboursement anticipé des emprunts conclus sur le fondement de la présente délibération, et de contracter éventuellement tout contrat de prêt de substitution,
    - À réaliser les opérations financières utiles à la gestion active de ces emprunts, y compris en recourant à des opérations de couverture des risques de taux, de type swaps et options,
    - Dans les limites fixées par la présente délibération, à diligenter toutes les procédures, à exécuter toutes les opérations, et à signer l'ensemble de la documentation juridique et financière ainsi que les actes nécessaires aux émissions obligataires « stand-alone » (émission unique hors programme), notamment les contrats de mandat, les contrats de souscriptions, les contrats de services financiers, notices, etc…, et au suivi des obligations (en particulier conventions d'animation de marché, etc…),
    - À régler les commissions de placement ou autres frais dus dans ce cadre ainsi que les commissions ou primes dues aux établissements financiers pour des opérations de swap, CAP ou options, dans les limites des crédits inscrits au chapitre 66 des budgets, ainsi que les honoraires dus à des avocats pour le montage juridique de certains dossiers de financements complexes,

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

- Refuser les produits exposant le syndicat à des risques trop importants :
    - Référence à des indices relatifs aux matières premières, ainsi que tout instrument incluant des actions,
    - Référence à des indices propriétaires des banques (VAR, BOSS…),
    - Référence à la valeur relative de devises,
    - Référence aux indices cotés hors zone OCDE.
- Refuser les produits comprenant des effets de structure cumulatifs,
- Refuser des produits assortis de coefficients multiplicateurs supérieurs à 2,
- Etudier les opportunités de marché avec une veille quotidienne,
- Optimiser les frais financiers acquittés,

- Recourir aux instruments de marché (swaps) systématiquement par une mise en concurrence entre différents établissements bancaires,
- Gérer les instruments financiers de gestion du risque de taux dans une gestion équilibrée de portefeuille

24 voix pour
Grenoble-Alpes Métropole : 16 voix pour
Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour
Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour
Département de l'Isère : 1 voix pour
Conclusions adoptées à l'unanimité.

- **Délibération n°4 - Compétences obligatoires - Détermination des barèmes de remboursement des frais occasionnés par les déplacements professionnels des agentes, agents et invités du SMMAG**

Monsieur le Président Sylvain Laval : La délibération suivante est relative à la détermination des barèmes de remboursement des frais occasionnés par les déplacements professionnels des agents.

Bruno CATTIN: Compte tenu des modifications récentes des barèmes réglementaires, c'est un arrêté du 20 septembre 2023 et du contexte d'inflation et de l'augmentation des frais constatés en matière d'hôtellerie et de restauration, il est proposé d'actualiser les modalités de remboursement fixées par la délibération du 7 décembre dernier. Ces modalités de remboursement sont définies dans le double objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre liées au déplacement et de rationaliser les déplacements professionnels. Les cas dans lesquels les frais de déplacement des agents font l'objet d'une prise en charge ou d'un remboursement sont bien évidemment les déplacements pour les besoins du service, le remboursement forfaitaire des frais de repas ou le remboursement forfaitaire des frais et taxes d'hébergement. Cela concerne également les déplacements à l'occasion d'un stage.
Concernant les barèmes d'indemnités tels qu'ils vous sont proposés, on est aujourd'hui sur un taux d'hébergement de 90 €. C'est le taux de base. Il est porté à 120 € pour les grandes villes et les communes de la métropole du grand Paris. Il est porté à 140 € pour des déplacements parisiens. Les frais de repas sont identiques sur la base de 20 €. Il y a quelques remboursements qui sont dérogatoires. Afin de mieux répondre aux réalités du marché hôtelier, il est proposé, à titre dérogatoire, d'appliquer une majoration de 40 € au forfait appliqué aux nuitées en France métropolitaine. Sont considérées comme des périodes de fortes affluences pouvant justifier un déplacement : l'organisation de congrès ou l'organisation de façon concomitante au déplacement, d'une compétition sportive, ça va bien évidemment être le cas pour les jeux olympiques. Concernant le remboursement des frais de transport, bien évidemment, le déplacement sera prioritairement effectué en train. Le choix d'un autre mode de transport, notamment la voiture, devra être adapté à l'objet de la mission, à la distance parcourue et au mode de transport disponible, en privilégiant le covoiturage. Concernant l'utilisation d'un véhicule personnel, l'indemnité sera faite sur la base des indemnités kilométriques, dont les taux sont fixés par arrêté. Voilà pour cette dernière présentation me concernant.

00:32:11
Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci. Y a-t-il des remarques? Je propose de mettre aux voix. Y a-t-il des oppositions, des abstentions? C'est donc adopté.

Exposé des motifs

Par une délibération n°230159 du 7 décembre 2023, le Comité syndical a fixé les modalités de remboursement des frais occasionnés par ces déplacements. Compte tenu d'une modification récente des barèmes règlementaires (arrêté du 20 septembre 2023) et du contexte d'inflation, de l'augmentation des frais constatés en matière d'hôtellerie et de restauration, il est proposé d'actualiser les modalités de remboursement fixées par la délibération du 7décembre 2023.

Pour rappel, ces modalités de remboursement sont définies conformément aux politiques publiques de déplacement du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise, dans le double objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements et de rationaliser les déplacements professionnels. Ces dispositions s'inscrivent dans le cadre réglementaire s'appliquant aux personnels civils de l'Etat.

La prise en charge par l'administration des frais engagés par les agent-es est de droit, mais conditionnée par :

- La délivrance, en amont du déplacement, d'un ordre de mission validé par l'autorité compétente ;
- L'engagement effectif de dépenses.

Il est rappelé que la validité de l'ordre de mission ne peut excéder douze mois. Toutefois, cette durée peut être prorogée tacitement pour les déplacements réguliers effectués au sein du département de la résidence administrative.

Les invités, hors intervenants rémunérés ou indemnisés du SMMAG seront remboursés aux frais réels, dans la limite des montants applicables aux agents du SMMAG.

I- Les cas dans lesquels les frais de déplacement des agents font l'objet d'une prise en charge ou d'un remboursement

A – Les déplacements pour les besoins du service (missions)
Les agent-es titulaires et contractuel-les, en déplacement temporaire, **en dehors de leur résidence administrative et familiale**, peuvent prétendre à des indemnités de mission qui ouvrent droit au remboursement forfaitaire des frais de repas, au remboursement forfaitaire des frais et taxes d'hébergement et, pour l'étranger et l'outre-mer, au remboursement des frais divers directement liés au déplacement temporaire de l'agent-e pour l'exécution du service,

B – Les déplacements à l'occasion d'un stage
L'agent-e territorial-e est en stage lorsqu'il-elle se déplace pour suivre une action de formation statutaire ou de formation continue organisée par l'administration ou à son initiative en vue de la formation professionnelle tout au long de la vie.

II- Les modalités de remboursement des frais de repas et de séjour

A- Le barème des indemnités

1. Les déplacements en France

Ce barème est fixé conformément aux règles applicables aux personnels civils de l'Etat, transposables aux agents de la fonction publique territoriale. Autrement dit, les taux du remboursement forfaitaire des frais de séjour (hébergement et repas) des agents du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise, incluant le petit déjeuner, sont fixés conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 3 juillet 2006 fixant les taux des indemnités de mission prévues à l'article 7 du décret n° 2006-781 du 3 juillet 2006.

Comme indiqué plus haut, dans le contexte d'inflation, un arrêté du 20 septembre 2023 a revalorisé les taux des indemnités de mission fixés par l'arrêté du 3 juillet 2006. Au jour de la délibération, cet arrêté du 3 juillet 2006 modifié fixe un barème en fonction du lieu où se déroule la mission ou le stage, comme suit :

	France Métropolitaine			Outre-mer	
	Taux de base	Grandes Villes et communes de la métropole du Grand Paris	Commune de Paris	Martinique, Guadeloupe, Guyane, Réunion, Mayotte, Saint-Pierre-et-Miquelon, Saint-Barthélemy	Nouvelle Calédonie, Wallis et Futuna, Polynésie française

Hébergement	90 €	120 €	140 €	120 €	120 € ou 14 320 F. CFP
Repas	20 €	20 €	20 €	20 €	24 € ou 2 864 F. CFP

Pour l'application de ces taux, sont considérées comme grandes villes les communes dont la population légale est égale ou supérieure à 200 000 habitants.
Il est rappelé qu'une nuitée comprend le petit-déjeuner et que deux repas par jour sont pris en charge à hauteur de 20 € par repas.
Pour les agents reconnus en qualité de travailleurs handicapés et en situation de mobilité réduite, le taux du remboursement forfaitaire des frais d'hébergement est fixé à 150 euros, quel que soit le lieu de la mission ou du stage.
Il est précisé que ces montants fixés par l'arrêté du 3 juillet 2006 suivront l'évolution de la règlementation, sans qu'il y ait besoin d'une nouvelle délibération.

2. Les déplacements à l'étranger

Concernant les voyages à l'étranger, l'arrêté du 3 juillet 2006 fixe en annexe par pays le montant des indemnités journalières à appliquer pour les déplacements dans des pays étrangers. Ces indemnités journalières ont vocation à couvrir les nuitées d'hôtel et les frais de repas journaliers. Les sommes excédant le plafond des indemnités journalières restent à la charge des agents.
L'indemnité journalière ne couvre pas les frais annexes liés à la mission (par exemple recours à des transports internes …). Ces frais annexes pourront être remboursés au réel sous réserve du visa préalable du supérieur hiérarchique et qu'ils soient bien en lien avec les missions associées au déplacement.
Pour les missions réalisées à l'étranger, l'article 2 de l'arrêté du 3 juillet 2006 susvisé rappelle que les taux des indemnités de mission sont réduits de 65 % lorsque l'agent est logé gratuitement, de 17,5 % lorsqu'il est nourri à l'un des repas du midi ou du soir et de 35 % lorsqu'il est nourri gratuitement aux repas du midi et du soir.

B- Les règles de remboursement dérogatoires

Le 2ème alinéa de l'article 7-1 du décret n°2001-654 du 19 juillet 2001 permet aux assemblées délibérantes de fixer, lorsque l'intérêt du service l'exige et pour tenir compte de situations particulières, pour une durée limitée, des règles de remboursements dérogatoires aux taux des indemnités de mission et de stage susvisés.

Les données transmises par les voyagistes mettent en évidence que le prix moyen d'une nuitée d'hôtel de milieu de gamme a augmenté de plus de 50% depuis janvier 2020. Or, sur cette même période, la valeur du forfait pour une nuitée d'hôtel à Paris était de 110 € alors même que le coût moyen d'une nuitée d'hôtel au deuxième trimestre 2023 est estimée à 210 €. A Lyon, le forfait était de 90 € pour un prix estimé à 145 €.

Afin de mieux répondre aux réalités du marché hôtelier, il est proposé à titre dérogatoire d'appliquer une majoration de 40 € aux forfaits appliqués aux nuitées en France métropolitaine et en Outre-mer susvisés. Cette majoration s'applique également aux agents reconnus en qualité de travailleurs handicapés et en situation de mobilité réduite. Elle est applicable pour une durée de trois ans et est maintenue à chaque revalorisation règlementaire du forfait. En cas de souhait de réservation d'un hôtel hors forfait l'agent garde la possibilité de réaliser une avance de frais et est remboursé à hauteur du forfait majoré.
Un dépassement, est également toléré par exception lors des périodes de forte affluence hôtelière. Ce dépassement est apprécié au vu des prix de séjour constatés lors des évènements considérés.
Sont considérées comme des périodes de forte affluence pouvant justifier un dépassement :

- L'organisation d'un congrès attirant une forte affluence professionnelle et générant une surcharge hôtelière,
- L'organisation de façon concomitante au déplacement d'une compétition sportive ou de tout autre évènement exceptionnel générant une augmentation des prix moyens des hôtels.

L'application des règles de remboursement dérogatoires susvisées devront nécessairement faire l'objet d'une validation écrite préalable par le supérieur hiérarchique de l'agent.
Il est précisé que ces règles ne pourront, en aucun cas, conduire à rembourser une somme supérieure à celle effectivement engagée.

III- Le remboursement des frais de transports

Les agent-es titulaires et contractuel-les, peuvent prétendre à un remboursement de leurs frais de transport, à l'occasion :

- D'une mission effectuée en dehors de la résidence administrative ;
- D'un stage ou d'une formation effectuée en dehors de la résidence administrative de l'agent-e ou du siège administratif du SMMAG ;
- D'une participation à des épreuves d'admissibilité ou d'admission d'un concours,
- D'une sélection ou d'un examen professionnel organisé par l'administration, hors de sa résidence administrative, à raison d'un aller-retour par année civile.

Dans l'objectif d'assurer une maîtrise de la dépense publique et réduire l'impact carbone de la collectivité, la nécessité du déplacement sera dûment motivée via l'ordre de mission. Le déplacement sera prioritairement effectué en train. Le choix d'un autre mode de transport (véhicule...) devra être adapté à l'objet de la mission, à la distance parcourue et aux modes de transports disponibles, le covoiturage sera privilégié.

A - Transports en commun (pour tous les modes de transports en commun : aériens, maritimes et ferroviaires, routiers)
Le remboursement des frais de transports en commun est conditionné à la présentation des justificatifs correspondants.
Les modalités pratiques, et le cas échéant, les conditions du remboursement, seront précisées dans le cadre d'une note de service.
Sauf exception dûment justifiée, l'option de l'avion n'est pas retenue pour les déplacements dans l'hexagone.

B - Véhicule personnel
Exceptionnellement, sous réserve d'un ordre de mission préalablement signé par l'autorité compétente, les agent-es peuvent être autorisé-es à utiliser leur propre véhicule. L'agent-e est alors indemnisé-e de ses frais de transport, sur la base d'indemnités kilométriques dont les taux sont fixés par arrêté.

Les agent-es doivent être titulaire d'un permis de conduire en cours de validité et justifier d'une assurance garantissant de manière illimitée leur responsabilité pour les dommages causés par ce véhicule à des fins professionnelles. Les frais d'assurance ou de réparation en cas d'accident ne sont pas pris en charge. L'agent-e n'a droit à aucune indemnisation du SMMAG pour les dommages subis par son véhicule. Pour mémoire, les frais d'assurance sont valorisés via les indemnités kilométriques.

Les frais d'utilisation de parcs de stationnement et de péages d'autoroute peuvent être pris en charge sur présentation des pièces justificatives et sous réserve d'un accord express préalable.

C - Véhicule de location ou taxi
Le SMMAG privilégie l'utilisation des transports en commun pour les déplacements professionnels. Les frais liés à l'utilisation d'un véhicule de location ou d'un taxi sont pris en charge sur présentation des justificatifs correspondants, sous réserve de validation par le SMMAG.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
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 loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires et notamment son article 20 ;
Vu la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à La Fonction Publique Territoriale et notamment l'article 88 ;
Vu le décret n°2001-654 du 19 juillet 2001 fixant les conditions et les modalités de règlement des frais occasionnés par les déplacements des personnels des collectivités locales et des établissements publics ;
Vu le décret n°2006-781 du 3 juillet 2006 fixant les conditions et les modalités de règlement des frais occasionnés par les déplacements temporaires des personnels civils de l'Etat ;
Vu l'arrêté du 3 juillet 2006 modifié fixant les taux des indemnités de mission prévues à l'article 3 du décret n°2006-781 du 3 juillet 2006 modifié ;
Vu l'arrêté du 3 juillet 2006 modifié par l'arrêté du 20 septembre 2023 fixant les taux des indemnités de stage,
Vu l'avis favorable du comité social territorial du Centre de Gestion du 21 novembre 2023,

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 04 avril 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Abroge la délibération n°230159 du 7 décembre 2023 portant sur la détermination des barèmes de remboursement des frais occasionnés par les déplacements professionnels des agentes et agents du SMMAG,
- Approuve la majoration de 40 € appliquée aux barèmes fixés par les textes applicables aux fonctionnaires civils de l'Etat pour le remboursement ou la prise en charge par le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise des frais occasionnés par les déplacements professionnels des agents et de leurs invités en France métropolitaine et en Outremer, dont les barèmes actuels sont rappelés par la présente délibération
- Approuve la mise en place de règles de remboursement dérogatoires pour une durée de trois ans, applicables selon les conditions restrictives édictées plus haut.

24 voix pour
Grenoble-Alpes Métropole : 16 voix pour
Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour
Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour
Département de l'Isère : 1 voix pour
Conclusions adoptées à l'unanimité.

Partenariats - Adhésions – Subventions

- **<u>Délibération n°5 - Mobilités partagées actives et intermodalités - Subvention à l'association ADTC pour l'année 2024</u>**

Monsieur le Président Sylvain Laval : délibération suivante est dans le domaine des partenariats, des subventions, nous en venons à une subvention à l'association l'ADTC pour l'année 2024. La parole est à monsieur THOVISTE.

Laurent THOVISTE: Oui, merci Monsieur le président. L'ADTC, Association pour le développement des transports en commun, des voies cyclables et piétonnes dans la région grenobloise, a pour objectif de promouvoir le déplacement et d'obtenir de meilleures facilités de déplacement pour les piétons, cyclistes, usagers des transports publics et personnes à mobilité réduite, de lutter contre la dégradation du cadre de vie par la limitation de la circulation des automobiles et des poids lourds, de développer, en direction des adhérents et du public, des actions d'informations sur les déplacements et les transports et d'obtenir l'utilisation des fonds publics en accord avec ces objectifs. Le programme d'action pour lequel l'association a demandé une subvention de 28 360 €, se compose d'une reconduction d'une partie des actions menées en 2023, avec la prévision, et ça tombe bien, de l'extension du périmètre d'action au territoire du Pays Voironnais comme nous allons le voir, dans le programme d'action. Programme d'action qui se décompose en : déplacement des jeunes sur le territoire avec le concours des écoles à vélo, animation du concours entre différentes écoles le 16 mai 2024, avec pour objectif que le plus grand nombre d'élèves viennent à vélo ce jour-là, avec un périmètre d'action élargie au territoire du Pays Voironnais, cher Bruno. De même, la fête du vélo : coordination des animations pour les écoles participantes au concours des écoles à vélo, plus

intervention dans le cadre de la fête du vélo de Voiron le 5 mai 2024. Autres actions importantes : la sécurité, avec l'opération « Cyclistes, brillez ! », qui est une sensibilisation sur l'éclairage de son vélo durant six dates, quatre sur le territoire de GAM et du Grésivaudan et deux sur le pays Voironnais à l'automne au moment de la campagne nationale. Pour ces actions, vous avez le bilan de ce qui a été fait en 2023, qui est annexé à la présente délibération. Nous vous proposons d'approuver les termes de la convention d'objectif entre l'ADTC et le SMMAG, d'autoriser le président à finaliser et à signer ladite convention et de fixer la participation financière du SMMAG à 28 360 € pour l'année 2024.

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

Exposé des motifs

Le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) soutient le développement d'actions en faveur d'une mobilité durable sur son territoire.
Depuis le 1er janvier 2020, le SMMAG exerce sur le ressort territorial de la Métropole et de la communauté de communes Le Grésivaudan (CCLG), la compétence d'autorité organisatrice des mobilités urbaines, ces deux membres lui ayant transféré cette compétence telle que définie à l'article L. 1231-1 du code des transports.

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

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

Le programme d'actions pour lequel l'association a demandé une subvention de 28 360 € se compose d'une reconduction d'une partie des actions menées en 2023, avec la prévision de l'extension du périmètre d'action au territoire du Pays Voironnais.

Le programme d'actions proposé se décompose ainsi :

« Déplacements des jeunes du territoire »
1/ Concours des écoles à vélo : animation du concours entre les différentes écoles le 16 mai 2024 avec l'objectif que le plus grand nombre d'élèves viennent à vélo ce jour-là, et prévision d'un périmètre d'action élargi au territoire du Pays Voironnais
2/ Faites du vélo : coordination des animations pour les écoles participant au Concours des écoles à vélo + intervention dans le cadre de la Fête du Vélo de Voiron le 5 mai 2024.

« Sécurité des déplacements à bicyclette »
Opération « Cyclistes brillez » : sensibilisation sur l'éclairage de son vélo durant 6 dates (4 sur le territoire GAM et Grésivaudan + 2 dans le Pays Voironnais) à l'automne au moment de la campagne nationale (en coordination avec les Intervenants Départementaux de Sécurité Routière, missionnés par la Préfecture), et organisation d'une véloparade lumineuse en décembre 2024.

Le bilan des actions conduites par l'ADTC en 2023 est annexé à la présente délibération.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 4 avril 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve les termes de la convention d'objectifs entre l'ADTC et le SMMAG ci-annexée;

- Autorise le Président à finaliser et à signer ladite convention ;

- Fixe la participation financière du SMMAG à 28 360 euros pour l'année 2024

19,5 voix pour
Grenoble-Alpes Métropole : 10 voix pour
Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour
Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour
Département de l'Isère : 2,5 voix pour
Conclusions adoptées à l'unanimité.

- **Délibération n°6 - Mobilités urbaines - Subvention au collectif des ateliers d'autoréparation "la Clavette" pour 2024**

Monsieur le Président Sylvain Laval : Nous en venons à une subvention au collectif des ateliers d'autoréparation, la Clavette. Monsieur THOVISTE.

Laurent THOVISTE: La Clavette grenobloise a pour objectif de favoriser la pratique du vélo au quotidien, de remettre en circulation des vélos délaissés avec notamment le réemploi de pièces détachées et le recyclage des matières premières, et puis de favoriser les échanges de savoir-faire et la vélonomie des cyclistes en animant des ateliers d'auto-réparation. Le programme d'action pour lequel l'association a demandé une subvention se monte à 56 000 €. Pour renforcer les actions de l'association, il se décompose en : susciter la création d'ateliers vélo par la mise en place de ressources pour les groupes voulant démarrer un atelier vélo, la prise de contact avec les acteurs locaux, l'aide à la formation, l'aide au développement, l'accompagnement individuel tout au long du projet et la veille sur les appels à projets et des opportunités. Le deuxième volet : encourager la coopération entre les ateliers vélos. C'est l'accompagnement de la structuration de la Clavette, développement des outils de coopération existant, renforcement des relations avec les autres ateliers vélos de France et d'ailleurs, et la participation à la fête du vélo 2024 à travers l'organisation d'une bourse aux vélos. Ce programme est décrit dans la convention d'objectif annexée à la présence délibération. La subvention de 56 000 € demandée par l'association comprend également 5 000 € en fonds de soutien pour l'achat de fournitures mises à disposition des adhérents de la Clavette. Le bilan 2023 également est annexé à la délibération. Il vous est proposé d'approuver les termes de la convention d'objectif entre la Clavette et le SMMAG, d'autoriser le président à finaliser, signer ladite convention et de fixer la participation financière du SMMAG à 56 000 € pour 2024.

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

Exposé des motifs

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

L'association La Clavette grenobloise a pour objectifs de :

- favoriser la pratique du vélo au quotidien
- remettre en circulation des vélos délaissés, réemployer les pièces détachées et recycler les matières premières
- favoriser les échanges de savoir-faire et la vélonomie des cyclistes en animant des ateliers d'autoréparation.

Le programme d'actions pour lequel l'association a demandé par courrier une subvention le 8 janvier 2024 se monte à 56 000 € pour le renforcement des actions de l'association.

Le programme d'actions est le suivant :

- Susciter la création d'ateliers-vélo par :

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

- Encourager la coopération entre les ateliers-vélo par :

- l'accompagnement de la structuration de la Clavette;
- le développement des outils de coopération existant (communication interne et externe, ...);
- l'accompagnement des initiatives de la Clavette grenobloise;
- le renforcement des relations avec les autres ateliers-vélo de France et d'ailleurs ;
- la participation à la « Faites du vélo 2024 » au travers l'organisation d'une bourse aux vélos.

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

La subvention de 56 000 € demandée par l'association comprend également 5 000 € en fond de soutien pour l'achat de fournitures mises à disposition des adhérents de la Clavette (pièces, outillages…).

Le bilan des actions 2023 est annexé à la présente délibération.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 4 avril 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve les termes de la convention d'objectifs 2024 entre La clavette et le SMMAG ci-annexée,

- Autorise le Président à finaliser et à signer ladite convention,

- Fixe la participation financière du SMMAG à 56 000 euros pour l'année 2024.

19 voix pour - 1 abstention (Henri BAILE)
Grenoble-Alpes Métropole : 16 voix pour
Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour - 1 abstention (Henri BAILE)
Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.

- **<u>Délibération n°7 - Compétences obligatoires - Participation du SMMAG au programme d'actions d'Acoucité pour l'année 2024</u>**

Monsieur le Président Sylvain Laval : Nous en venons à la participation du SMMAG au programme d'action Acoucité pour l'année 2024. Acoucité est une association qui a été créée en 1996 et qui œuvre pour le développement des connaissances sur les environnements sonores. Au regard de l'intérêt des missions d'Acoucité sur notre territoire du SMMAG en lien avec les mobilités, il vous est proposé d'engager un partenariat en 2024 par le versement d'une subvention correspondant à un programme d'action sur le périmètre de notre syndicat, en vue d'élaborer des modélisations bruits pour l'évaluation des scénarios du plan de mobilité sur le périmètre complet du SMMAG, ainsi qu'une participation à des groupes de travail technique sur le plan de mobilité, pour élaborer une expertise spécifique sur le bruit. C'est une subvention qui représente un montant de 30 000 € au titre de l'année 2024. Je vous propose de mettre aux voix. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? C'est donc adopté.

Exposé des motifs

Association loi 1901 créée en 1996, Acoucité a pour but d'œuvrer au développement des connaissances et du savoir professionnel en environnement sonore. Acoucité a pour vocation de favoriser les échanges entre les centres de recherches et les besoins opérationnels des territoires, notamment en matière de gestion des bruits liés aux transports terrestres.

L'association engage ses actions dans les domaines suivants :

- Proposition, organisation et conduite de programmes de recherche appliquée et d'actions expérimentales dans un cadre de coopération entre les centres de recherche, l'industrie et les collectivités territoriales, visant à développer des techniques urbaines mettant en application les connaissances issues de la recherche.
- Assistance aux élus et responsables des collectivités locales face aux problèmes soulevés par le bruit en milieu urbain et en milieu construit.
- Organisation et suivi, par l'intermédiaire d'organismes compétents et agréés, d'actions de formation destinées aux professionnels des collectivités locales.
- Recensement, publication et diffusion des connaissances acquises et des résultats des actions décrites ci-dessus.

Considérant l'intérêt des missions d'ACOUCITE pour les territoires du SMMAG et leur lien avec les mobilités, il est proposé d'engager un partenariat entre le SMMAG et Acoucité en 2024, avec le versement d'une subvention correspondant à un programme d'actions spécifique, sur le périmètre du SMMAG.

Les principales actions envisagées pour le SMMAG pour 2024 sont les suivantes :

- Elaboration de modélisation bruit (émission, exposition) pour l'évaluation des scénarios du Plan de Mobilité du SMMAG, sur le périmètre complet du SMMAG ;
- Participation aux groupes techniques de travail sur le Plan de Mobilité (ateliers thématiques et réunions dédiées à l'évaluation environnementale), pour apporter une expertise spécifique sur le bruit ;

Pour ces actions, il est proposé au Comité Syndical du SMMAG d'approuver le versement d'une subvention de 30 000 € au titre de l'année 2024.

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 4 avril 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide de verser à Acoucité une subvention annuelle de 30 000 € correspondant au programme d'actions décrit dans la convention,
- Autorise le Président à signer la convention

24 voix pour
Grenoble-Alpes Métropole : 16 voix pour
Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour
Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour
Département de l'Isère : 1 voix pour
Conclusions adoptées à l'unanimité.

- **Délibération n°8 - Compétences obligatoires - Activité entre l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise et le SMMAG : Convention d'application pour l'année 2024**

Monsieur le Président Sylvain Laval : La délibération suivante est relative à l'activité entre l'agence d'urbanisme de la région grenobloise et le SMMAG pour la convention d'application. Comme chaque année, nous validons cette convention d'application. Vous le savez, nous avons établi une convention-cadre entre 2023 et 2026 de collaboration entre nos deux structures, que nous avions adopté en décembre 2022, qui comprend à la fois une cotisation d'adhésion et une cotisation sur des subventions complémentaires relatives à des actions définies. La subvention qui vous est proposée pour l'année 2024, en cohérence avec le programme partenarial, vise à travailler sur trois axes principaux : l'accompagnement à l'élaboration à la poursuite de la mise en œuvre des documents directeurs de notre syndicat sur les parkings relais, sur le PDM, sur le covoiturage, sur les schémas de mobilités, avoir un appui sur la définition des politiques de mobilités et le suivi des projets d'infrastructures de transports, et également un accompagnement à l'observation à l'évaluation que vous connaissez bien. Il est proposé pour 2024 une cotisation annuelle de 130 720 € et dans le cadre de la convention d'application 2024 avec le programme d'action, de participer à hauteur de 392 160 €. Je vous précise que la part liée à l'élaboration du plan de mobilité est imputée en section d'investissement du budget principal, comme le prévoit le code de l'urbanisme. Y a-t-il des remarques ? Je propose de mettre aux voix cette délibération avec le déport de monsieur Bruno CATTIN, de madame Nadine REUX, madame Coralie BOURDELAIN, monsieur Bertrand SPINDLER, madame Anne GERIN, Joëlle HOURS, Sandrine MARTIN-GRAND et Christophe SUSZYLO puisqu'ils siègent à l'agence ou la président. Monsieur BAILE, je ne l'ai pas dans la liste, on vous rajoute. Pour ceux qui peuvent encore voter, y a-t-il des oppositions, des abstentions ? C'est donc adopté. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

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

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

Chaque année, le comité syndical du SMMAG fixe les axes de travail à approfondir et les engagements financiers de ce partenariat selon deux modalités :

- une cotisation d'adhésion qui permet de prendre en compte le socle partenarial conformément au règlement intérieur de l'Agence d'urbanisme ;
- des subventions complémentaires à la cotisation d'adhésion pour des actions s'inscrivant dans le programme d'études par voie de convention d'application annuelle.

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

En ce qui concerne la subvention annuelle pour l'année 2024 et en cohérence avec le programme partenarial d'activités de l'Agence d'urbanisme (voté par son conseil d'administration le 13 décembre 2023), l'Agence d'urbanisme accompagnera le SMMAG en 2024 sur trois axes :

- Accompagnement à l'élaboration, la poursuite et à la mise en œuvre des documents directeurs (PDM, schéma directeur des parcs-relais et aires de covoiturage, schémas de mobilité locaux…) ;

- Appui à la définition des politiques de mobilité et suivi des projets d'infrastructure de transports (accompagnement stratégique autopartage et covoiturage, accompagnement des projets de nouvelles infrastructures de transport et pôles d'échanges …) ;
- Accompagnement à l'observation et à l'évaluation, qu'il soit transversal ou thématique, (observatoire des déplacements, suivi et analyse des enquêtes mobilité, modélisation, compte déplacements...).

La convention d'application annuelle fixant le programme d'activité partenarial intéressant le SMMAG pour l'année 2024 vient compléter la convention-cadre 2023-2026.

Il est proposé au Comité syndical du SMMAG d'adhérer à l'Agence d'urbanisme pour un montant de 130 720 euros de cotisation annuelle, et d'approuver la convention d'application 2024 à la convention cadre 2023-2026 qui fixe le programme partenarial intéressant le SMMAG et le montant de la participation financière associée à hauteur de 392 160 euros.

Il est précisé que la part de cette participation liée à l'élaboration du Plan des Mobilités (PDM) est imputée en section d'investissement du Budget Principal comme le prévoit le code de l'urbanisme.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
Vu la délibération du 15 décembre 2022 portant sur la convention cadre 2023-2026 de partenariat entre le SMMAG et l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise,

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 15 février 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide d'adhérer à l'Agence d'urbanisme pour l'année 2024,
- Autorise le versement de la cotisation annuelle 2024 pour un montant de 130 720 euros ;
- Approuve la convention d'application fixant le programme d'activités partenarial pour l'année 2024 entre le SMMAG et l'Agence d'urbanisme, telle qu'annexée à la présente délibération,
- Autorise le Président à signer la convention d'application susmentionnée,
- Décide de verser à l'Agence d'urbanisme la subvention annuelle correspondante, soit 392 160 euros au titre de sa participation au programme d'activités partenarial intéressant le SMMAG pour l'année 2024.

19 voix pour - 5 déports (Bertrand SPINDLER, Henri BAILE, Coralie BOURDELAIN, Bruno CATTIN, Anne GERIN)
Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour , 1 déport (Bertrand SPINDLER)
Communauté de communes Le Grésivaudan : 2 voix pour - 2 déports (Henri BAILE, Coralie BOURDELAIN)
Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 2 voix pour - 1 déport (Bruno CATTIN)
Département de l'Isère : 1 déport (Anne GERIN)
Conclusions adoptées à l'unanimité.

- **<u>Délibération n°9 - Compétences obligatoires - Adhésion au GART 2024</u>**

Monsieur le Président Sylvain Laval : La délibération suivante est relative à l'adhésion au GART pour 2024, la parole est à madame BOURDELAIN.

Coralie BOURDELAIN: Oui, cette délibération pour que l'on poursuive et qu'on renouvelle notre adhésion au GART. Cet organisme concerne l'ensemble du territoire. Je rappelle qu'au niveau du versement de la cotisation, elle s'élève à 0,05 € par habitant, un montant pour la totalité de notre territoire de 30 962,55 €. Bien évidemment, je rappelle que le GART accompagne ses plus de 100 adhérents sur tous les champs d'intervention concernant la mobilité. On propose de renouveler notre adhésion GART pour l'année 2024.

Monsieur le Président Sylvain Laval : Je vous propose de mettre aux voix cette délibération avec un déport de François BERNIGAUD et de moi-même et de madame REUX qui n'est pas là. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? C'est donc adopté.

Exposé des motifs

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

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

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

Telle que définie à l'article L. 1231-1 du code des transports, le SMMAG exerce, sur le ressort territorial de la Métropole et de la Communauté de communes du Grésivaudan, au travers de son budget annexe « mobilités urbaines », la compétence d'autorité organisatrice des mobilités urbaines (transféré par ces deux membres).

L'adhésion à cet organisme concerne l'ensemble du territoire du SMMAG sur lequel le GART opère ses missions en matière de mobilités. C'est pourquoi, dans le cadre de cette adhésion, il est proposé de verser une cotisation pour l'année 2024 s'établissant à 0,050 € par habitant, sur les trois territoires, soit un montant s'élevant à 30 962.55 € pour le SMMAG.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 15 février 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide de renouveler l'adhésion au GART pour l'année 2024,
- Autorise le versement de la cotisation s'élevant à 30 962,55 €.

22 voix pour
Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour - 1 déport (Sylvain LAVAL)
Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour - 1 déport (François BERNIGAUD)
Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour
Département de l'Isère : 1 voix pour
Conclusions adoptées à l'unanimité.

- **Délibération n°10 - Compétences obligatoires - Conventions de partenariat conclues avec les clubs sportifs pour la promotion des services du SMMAG - Conventions-type de partenariat avec les opérateurs du territoire et association d'intérêt général**

Monsieur le Président Sylvain Laval : La délibération suivante est relative à une convention de partenaires conclue avec des clubs sportifs ainsi que des conventions types de partenaires avec des opérateurs du territoire et d'associations d'intérêt général. Vous le savez, notre syndicat dispose, sur ses réseaux de transports en commun, de surfaces de communications qui sont utilisées à des fins de promotion, à la fois par des acteurs et par nous-mêmes. Le SMMAG, évidemment, peut utiliser ces espaces pour assurer sa propre communication institutionnelle, multimodale, pour faire la promotion de ses actions, de ses services ainsi que de ses opérateurs, via notamment la marque M, et cela, évidemment, valorise nos politiques publiques, nous permet également de s'associer aux projets portés par des acteurs du territoire, qu'ils soient sportifs, culturels, institutionnels, associatifs, publics

comme privées. Je rappelle qu'il y a une forte demande qui s'exprime pour pouvoir travailler ensemble sur ces partenariats et cette visibilité. Dans ce cadre-là, trois clubs sportifs professionnels, les Brûleurs de Loups, le FCG et le GF38 souhaitent promouvoir leur image et communiquer sur les temps forts de la saison sportive. Au regard de la notoriété de ces clubs, de la visibilité et de l'ampleur des manifestations et des flux de déplacement qu'ils génèrent. Le SMMAG souhaite associer son image pour communiquer auprès d'un large public et ainsi, les toucher, notamment sur le changement de comportement. Ils nous ont proposé de conclure une convention de partenariat visant à valoriser à la fois l'image et les événements de ces clubs et, en même temps, à promouvoir les services de mobilité du SMMAG. Au-delà des clubs sportifs, nous avons également des partenariats récurrents sollicités par des collectivités, des établissements publics partenaires, des entreprises aux établissements publics majeurs du territoire, des associations à but non lucratif ou encore des manifestations d'intérêt local et territorial générant des flux de déplacement. Il vous est, en cohérence, proposé d'approuver des conventions de partenaires type avec lesquels le SMMAG pourra autoriser la réalisation d'éléments de communication, que ce soit de l'affichage, des covering, et de diffuser également des choses dans nos écrans embarqués. Le partenaire, bien sûr, devra faire figurer les logos du SMMAG, de la marque M, d'assurer également la promotion de nos services de mobilité sur les éléments que le SMMAG fournira. Chaque partenariat fera l'objet d'une convention spécifique établie sur la base du modèle type et sera régulièrement rendu compte au sein de cette assemblée. S'il n'y a pas de demande de prise de parole, je propose de mettre aux voix cette délibération. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? C'est donc adopté, merci.

Exposé des motifs

Dans le cadre de son réseau de transports en commun, le SMMAG dispose d'un nombre significatif de surfaces (covering de tram, espaces publicitaires situés à l'arrière des bus, écrans numériques 2m² dans les abris voyageurs, écrans numériques dans les transports en commun, …) qui peuvent être utilisées à des fins de promotion par des acteurs économiques.

Leur commercialisation sur les tramways et les bus est actuellement confiée par la SPLM TAG à la société Cityz Média, dans le cadre d'un marché public, jusqu'au 31 décembre 2025 et celle des abris voyageurs a été confiée à la société JCDecaux dans le cadre du contrat de concession de service jusqu'en 2031.

Toutefois, le SMMAG conserve la possibilité d'utiliser ces espaces, selon les modalités prévues aux contrats, afin d'assurer sa propre communication institutionnelle multimodale : politiques de mobilité mises en œuvre (ex : réforme de la tarification, modes actifs, intermodalité, parking relais, destinations « nature », ……), promotion des opérateurs, de leurs actions et des services proposés ((famille de la marque M).

Dans la gestion de sa communication, le SMMAG trouve un intérêt à valoriser ses politiques publiques en s'associant aux projets portés par des acteurs tant sportifs, culturels, institutionnels, qu'associatifs, publics comme privés.

Cet intérêt converge avec les nombreuses demandes émanant d'acteurs du territoire souhaitant bénéficier de la mise à disposition de ces espaces de communication qui donnent une large visibilité depuis l'espace public et en particulier auprès des usagers des services de mobilité du SMMAG.

Notamment, les trois clubs sportifs professionnels (le hockey avec les Brûleurs de Loups, le rugby avec le FCG et le football avec le GF 38), dont la renommée et les compétitions génèrent d'importants déplacements au sein du territoire du SMMAG, souhaitent promouvoir leur image et communiquer sur les temps forts des saisons sportives.

Compte tenu de la notoriété de ces clubs, de la visibilité et de l'ampleur des manifestations qu'ils organisent (parfois médiatisées au niveau national et international) et des outils de communication dont ils disposent, le SMMAG souhaite y associer son image pour communiquer auprès d'un plus large public encore et ainsi le toucher.

Au regard de leurs intérêts partagés, le SMMAG et les clubs ont ainsi décidé de conclure une convention de partenariat visant, d'une part, à valoriser l'image et les événements du club et, d'autre part, à promouvoir les services de mobilité du SMMAG.

Au-delà de ces partenariats récurrents, le SMMAG est également sollicité par :

- Des collectivités et / ou établissements publics partenaires du SMMAG et en particulier ceux membres du SMMAG (Métropole, Communauté de Communes Le Grésivaudan, Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais, Département), et des environs du bassin de mobilité ;
- Des entreprises ou établissements publics majeurs du territoire participant à la réalisation d'une politique publique ;
- Des associations à but non lucratif concourant à la satisfaction d'un intérêt général.
- Des manifestations d'intérêt local et territorial générant des flux de déplacements conséquents et ayant une visibilité importante.

Pour ces demandes spécifiques, il est proposé au comité syndical d'approuver une convention de partenariat « type » aux termes de laquelle le SMMAG pourra :

- Autoriser la réalisation de coverings de tramways visant à promouvoir l'activité / événement du partenaire et à valoriser les services de mobilité du SMMAG. La création, la pose/dépose des covering seront pris en charge par le partenaire, à l'exception des associations à but non lucratif ;
- Diffuser, plusieurs fois par an, sur les écrans numériques embarqués des tramways et des bus, les messages de communication créés et fournis par le partenaire (visuel au format pour les écrans, …).

Le partenaire s'engagera, quant à lui, à faire figurer le logo du SMMAG et de sa marque M sur ses supports de communication dits institutionnels et à afficher l'ensemble des supports de communication fournis par le SMMAG.

Chaque partenariat fera l'objet d'une convention spécifique établie sur la base du modèle-type précisant notamment le support mis à disposition, la période, et les engagements de chacune des parties.

Un rendu compte des conventions conclues sera réalisé par le Président, au moins, une fois par an.

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 15 février 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve les conventions de partenariats conclues avec les clubs sportifs professionnels (BDL, le FCG et le GF 38) telles qu'annexées à la présente délibération ;
- Autorise le Président à signer lesdites conventions ;
- Approuve les conventions-types telles qu'annexées à la présente délibération ;
- Autorise le président à signer, sur la base de ces documents-types, les conventions à intervenir avec les différents partenaires.

24 voix pour
Grenoble-Alpes Métropole : 16 voix pour
Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour
Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour
Département de l'Isère : 1 voix pour
Conclusions adoptées à l'unanimité.

- **Délibération n°11 - Mobilités partagées, actives et intermodalités- Subvention pour l'organisation d'une compétition urbaine de vélo tout terrain**

Monsieur le Président Sylvain Laval : Prochaine délibération, c'est la subvention pour l'organisation d'une compétition urbaine de vélo tout-terrain. L'association Bomber Sport organise la troisième édition d'un événement de décente urbaine dans le cadre de la fête du vélo 2024 qui est organisée par le SMMAG. Cet événement aura lieu le week-end du 25 et 26 mai 2023 sur les contreforts de la Bastille. Un bilan de l'événement 2023 et d'ailleurs annexé à la présente délibération et dans le cadre de la fête du vélo, le SMMAG souhaite mettre en avant tous les aspects de la pratique du vélo. Il n'y a pas que celui-ci. Il vous est proposé d'apporter un soutien financier d'une subvention à hauteur de 10 000 € pour l'événement et de 5 000 € consacré à la réalisation d'une vidéo de contenu numérique libre de droits, qui permettra de valoriser la pratique du vélo dans notre territoire et qui, d'ailleurs, fait la promotion de l'ensemble des services et diffuse un certain nombre de messages et de bonnes pratiques en matière de vélo dans le territoire. Y a-t-il des demandes d'intervention ? monsieur ESCARON.

Dominique ESCARON: Pour que tout le monde soit bien au courant : cette affaire-là, c'est évidemment quelque chose d'intéressant qu'il faut prendre comme une opportunité aussi pour passer un certain nombre de messages sur la pratique qui est faite du vélo de descente. C'est-à-dire, on a aujourd'hui un certain nombre de difficultés, notamment des sylviculteurs qui ont leurs propriétés, qui sont parfois lourdement endommagées par des personnes qui créent des circuits de vélo de descente. Il faut être extrêmement attentif à ça, parce qu'il y a des dégâts chez les propriétaires privés, sur la nature, sur les arbres, et cetera., et avec des gens qui finalement crispent un petit peu la situation. Notamment, il y a pas mal de difficultés dans le Vercors, Chartreuse, on a réussi à peu près à trouver des bons accords avec des associations pour faire les choses sur des parcelles publiques, et cetera. C'est un sujet qui reste extrêmement sensible. Ensuite, la difficulté d'avoir des gens, parfois sur des chemins piétons, qui descendent à fond de ballon, qui représentent un ensemble de risques et de dangers. Tout ça, il n'y a pas de raison que ça ne cohabite pas correctement ensemble. C'est pour nous l'opportunité, ce genre de manifestation justement, de passer des messages, on a parlé tout à l'heure de sécurité, des messages de sécurité, de respect, d'essayer de faire en sorte que les associations, les professionnels puissent montrer les bonnes pratiques. Je le prends plus comme une opportunité, je pense que ce message, il est aussi important que de l'accompagnement de l'événement.

Monsieur le Président Sylvain Laval : Monsieur BAILE.

Henri BAILE: Oui, je vais être très bref. Je partage totalement l'intervention de Dominique ESCARON parce que, effectivement sur ma commune, je rencontre le même type de difficultés en termes de conflits d'usage et de dialogue entre les exploitants agricoles et les jeunes sportifs.

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci, effectivement, je crois qu'étant partenaire de l'événement, nous aurons l'occasion de diffuser un certain nombre de messages, notamment dans les prises de parole, et j'invite tous ceux qui le souhaitent d'ailleurs à venir participer, assister plus que participer à cet événement, parce que participer, je pense que ça ne sera pas possible. Je ne veux pas être désagréable. En revanche, Monsieur ESCARON, effectivement, par rapport aux propos que vous teniez, je pense que nous aurions un intérêt à travailler sur une campagne commune de sensibilisation sur les bonnes pratiques de l'accès à la nature et notamment, parfois, sur des pratiques vélo tout-terrain. Je pense qu'on pourrait avoir un travail partenarial entre, par exemple, les parcs naturels régionaux, je pense aux Chartreuses, Vercors, et puis peut-être la Fédération des alpages ainsi que le SMMAG. Et à travers, justement, les éléments de promotion, de communication que j'évoquais dans la délibération précédente, on pourrait peut-être travailler une campagne de sensibilisation partenariale sur cette question dans les mois qui viennent. Je vous propose de mettre aux voix cette délibération. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? C'est donc adopté. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

L'association « Bomber Sport » souhaite porter la troisième édition d'un événement de descente urbaine dans le cadre de la « Faites du vélo 2024 » pilotée par le SMMAG. Cet évènement qui se déroulerait le week end du 25-26 mai 2023 sur les contreforts de la Bastille aurait pour but de promouvoir le vélo en tant qu'activité sportive et notamment, le vélo urbain.

Il consiste à mettre en avant l'étape grenobloise de l'Urban Downhill Pro Tour, compétition internationale de descente urbaine en VTT qui a vu le jour à Grenoble en 2022.

Un bilan de l'évènement 2023 est joint à la présente délibération.

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

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

- Favoriser l'augmentation de la part modale du vélo dans les déplacements au sein de l'aire grenobloise ;
- Mettre en avant tous les aspects de la pratique du vélo.

Il est proposé que le SMMAG apporte un soutien financier via une subvention de 15 000€ à l'association Bomber Sport pour la réalisation de la compétition, dont 5 000€ sera consacrée à la création de contenus numériques libres de droits (format « capsules vidéos ») valorisant la pratique du vélo dans l'écrin que constitue le territoire.

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 15 février 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve les termes de la convention d'objectifs entre l'association Bomber Sport et le SMMAG ci-annexée,
- Autorise le Président à signer ladite convention,
- Fixe la participation financière du SMMAG à 15 000 euros pour l'année 2024.

19,5 voix pour
Grenoble-Alpes Métropole : 10 voix pour
Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour
Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour
Département de l'Isère : 2,5 voix pour
Conclusions adoptées à l'unanimité.

Relations avec les usagers et opérateurs de mobilité

- **Délibération n°12 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Autorisation donnée au Président de signer la convention d'objectifs 2024 avec l'AGEDEN**

Monsieur le Président Sylvain Laval : La délibération suivante est relative à une convention d'objectifs 2024 avec l'AGEDEN. La parole est à la vice-présidente, Laëtitia RABIH.

Laëtitia RABIH: Oui, merci. Monsieur le président et chers collègues, il s'agit d'approuver les termes de la convention d'objectifs que, avec l'AGEDEN, l'Association pour une gestion durable de l'énergie que nous soutenons. Un problème d'action que nous soutenons et que nous vous proposons de soutenir : les transports publics et les personnes à mobilité réduite, merci beaucoup, et de développer en direction des adhérents et du public, des actions d'informations sur les déplacements et les transports. Le programme d'actions pour lequel, effectivement, nous vous proposons de verser cette contribution de 14 000 €, répond notamment à trois grands enjeux : celui d'organiser un événement pour promouvoir le report modal des actifs sur les trajets domicile-travail, et notamment dans le cadre du challenge mobilité Auvergne-Rhône-Alpes du 4 juin prochain, qui sera la 14e édition, et je pense qu'il est inutile de le représenter. C'est quand même un événement majeur, d'inciter les entreprises et les administrations à inscrire leurs établissements sur la plateforme du challenge mobilité régionale pour comptabiliser les parts modales alternatives à la voiture individuelle, et de soutenir l'organisation de la cérémonie locale de remise des prix.

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

Exposé des motifs

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

L'AGEDEN (Association pour une Gestion Durable de l'Energie, loi 1901) a demandé le 7 mars 2024 au SMMAG une subvention pour le financement d'un programme d'actions liées au **« Challenge Mobilité Auvergne-Rhône-Alpes ».**

Il est précisé que l'AGEDEN a pour objectif de :

- Promouvoir le développement et obtenir de meilleures facilités de déplacement pour les piétons, cyclistes, usagers des transports publics et personnes à mobilité réduite,

- Développer en direction des adhérents et du public des actions d'information sur les déplacements et les transports.

Le programme d'actions pour lequel l'association a demandé une subvention au SMMAG est le suivant :

- Organiser un événement visant à promouvoir le report modal des actifs sur les trajets domicile-travail, de la voiture individuelle vers d'autres modes de déplacement (voiture partagée, transports en commun, modes actifs, …), dans le cadre du Challenge Mobilité Auvergne-Rhône-Alpes, le 4 juin 2024 (14e édition),
- Inciter les entreprises et administrations à inscrire leur établissement sur la plateforme du Challenge Mobilité régional et à comptabiliser les parts modales alternatives à la « voiture individuelle ». Ce référencement donne lieu à un classement régional et local des employeurs, par catégorie (effectif de salariés),
- Soutenir l'organisation de la cérémonie locale de remise des prix.

Le programme détaillé des actions figure dans la convention d'objectifs 2024 annexée à la présente délibération.

Il est proposé de subventionner à hauteur de 14 000 euros l'association AGEDEN pour l'année 2024, après examen de son budget prévisionnel et de son plan de financement.

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 4 avril 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve les termes de la convention d'objectifs entre l'AGEDEN et le SMMAG ci-annexée,
- Autorise le Président à finaliser et à signer ladite convention,
- Fixe la participation financière du SMMAG à 14 000 euros pour l'année 2024.

19,5 voix pour
Grenoble-Alpes Métropole : 10 voix pour
Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour
Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour
Département de l'Isère : 2,5 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Multimobilités

- **Délibération n°13 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Pôle d'échanges multimodal de Brignoud : définition des objectifs poursuivis et des modalités de la concertation préalable**

Monsieur le Président Sylvain Laval : Nous en venons au domaine de la multimobilités sur le pôle d'échange multimodal de Brignoud, la définition des objectifs, des modalités de la concertation préalable. La parole est à la vice-présidente Coralie BOURDELAIN.

Coralie BOURDELAIN: Oui, merci. Effectivement, on va lancer une concertation concernant l'aménagement du pôle d'échange multimodal à Brignoud, qui est un projet très important sur notre territoire. Il y a beaucoup de projets qui sont en cours sur Brignoud. Le PEM de Brignoud accueillera, outre la desserte ferroviaire bien évidemment, des services de transports bus, un parc Relais et différents services de mobilités, sachant que la mise en service du PEM est prévue pour fin 2028. Juste pour préciser que ça s'intégrera parfaitement dans le projet CERN qu'on est en train de nous demander de travailler. Au vu des aménagements réalisés et des montants provisionnels d'investissement à savoir 4 millions euros, il est proposé de réaliser une concertation sur ce pôle d'échange. Je ne rentrerai pas forcément dans le détail. Bien évidemment qu'il y aura une information qui sera faite au public dans les communes concernées, au niveau de la communauté de communes du Grésivaudan et sur le site du SMMAG. Dans les journaux, il y aura également une publication d'affiches. Pour l'expression du public, il y aura des registres d'expressions qui seront déposés dans les communes, à la communauté de communes et au SMMAG, et puis il y aura bien évidemment l'organisation d'une réunion publique. Ce processus de concertation se déroulera sur l'année 2024, pour une durée d'à peu près six semaines.

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci beaucoup. S'il n'y a pas de demande de prise de parole, je propose de passer au vote. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? C'est donc adopté.

Exposé des motifs

Les études pour l'aménagement d'un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) à Brignoud sont en cours. Elles sont menées dans un cadre et un partenariat commun associant le SMMAG, l'Etat, la Région, Le Département, la commune de Villard-Bonnot, SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions.

Ce projet consiste à favoriser le report modal des véhicules particuliers vers les transports en commun routiers et ferroviaires et à inciter les usagers à utiliser les modes actifs pour leur déplacement de proximité. Il consiste à créer un véritable pôle d'échanges englobant l'ensemble des modes et offrant une alternative attractive et performante à la voiture individuelle pour les déplacements du quotidien.

Cela se traduira par la mise à disposition de services de mobilité et d'aménagements qui permettront aux usagers de passer rapidement et confortablement d'un mode de déplacement à un autre. Ainsi, le PEM de Brignoud accueillera, outre la desserte ferroviaire, des services de transport en bus, un parc-relais et différents services de mobilité (consignes vélos, autopartage…). La mise en service du PEM est prévue pour fin 2028.

Les bénéfices attendus sont multiples. En réduisant la part de la voiture dans les trajets du quotidien, ce projet permettra de réduire la pollution atmosphérique, les émissions de gaz à effet de serre, et la congestion.

Au vu des aménagements à réaliser et des montants prévisionnels d'investissement en travaux estimés à 4 000 000 d'euros HT, il est proposé de réaliser une concertation préalable sur le projet d'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal à Brignoud, au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme en application du 2° de l'article R103-1 du même code.

La concertation doit permettre au public d'accéder aux informations relatives au projet, et de formuler des observations et propositions. Elle offrira à l'ensemble des publics concernés l'opportunité d'exprimer leurs attentes, leurs remarques, leurs idées, et de permettre l'échange de points de vue sur ce projet.

Les objectifs de cette concertation, devant permettre de faire converger les aménagements proposés avec les besoins et attentes du public, sont plus largement décrits dans l'annexe à la présente délibération.

Les modalités de concertation suivantes seront mises en place par le SMMAG :

Pour l'information du public :

- La mise à disposition de dossiers de concertation consultables dans les mairies de Villard-Bonnot, Crolles, Froges et Bernin, au siège du SMMAG et au siège de la Communauté de Communes Le Grésivaudan aux jours et horaires d'ouverture, ainsi qu'en ligne sur le site internet du SMMAG (www.smmag.fr) où il pourra également être téléchargé ;

- Un article dans deux journaux régionaux ou locaux et sur le site internet du SMMAG, qui indiquera les dates et les modalités précises de la concertation ;

- Une affiche en mairies de Villard-Bonnot, Crolles, Froges et Bernin, au siège du SMMAG et au siège de la Communauté de Communes Le Grésivaudan et sur le site du projet au niveau de la gare de Brignoud avec les dates et les modalités précises de la concertation ;

Pour l'expression du public

- La mise à disposition de registres d'expression dans les mairies de Villard-Bonnot, Crolles, Froges et Bernin, au siège du SMMAG et au siège de la Communauté de Communes Le Grésivaudan, aux jours et horaires d'ouverture ;

- La possibilité d'adresser un courrier à Monsieur le Président (SMMAG, 3 rue Malakoff 38000 Grenoble) en précisant en objet : « Concertation préalable sur l'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal à Brignoud » ;

- La possibilité de s'exprimer sur la plateforme numérique du SMMAG.

Pour la participation du public :

- L'organisation d'une réunion publique

- La possibilité de participer sur la plateforme numérique du SMMAG.

Ce processus de concertation préalable se déroulera au cours de l'année 2024, sur une durée de 6 semaines.

Suite à la tenue de cette concertation, le SMMAG établira un bilan de la concertation, qui sera arrêté en comité syndical du SMMAG, conformément à l'article L103-6 du code de l'urbanisme. Ce bilan sera rendu public sur le site internet du SMMAG.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
Vu le code de l'urbanisme et notamment ses articles L. 103-2 et suivants,

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 04 avril 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve les objectifs poursuivis par le projet d'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal à Brignoud, tel qu'exposé et précisé ;

- Décide d'engager la concertation préalable sur le projet d'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal à Brignoud, selon les modalités décrites ci-dessus et conformément aux dispositions de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme ;

- Autorise le Président du SMMAG à procéder à toute formalité nécessaire pour réaliser cette concertation préalable.

19,5 voix pour
Grenoble-Alpes Métropole : 10 voix pour
Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour
Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour
Département de l'Isère : 2,5 voix pour
Conclusions adoptées à l'unanimité.

Monsieur le Président Sylvain Laval : La délibération suivante est retirée. Elle sera présentée ultérieurement.

- **Mobilités partagées, actives et intermodalités - P+R Saint Georges de Commiers - Gare : Validation de l'Avant-Projet (AVP)**

Logistique urbaine

- **Délibération n°14 - Mobilités urbaines – Prolongation et élargissement de la participation au programme ColisActiv' - Soutien financier aux entreprises de livraison du dernier kilomètre en modes actifs**

Monsieur le Président Sylvain Laval : Nous en venons à la logistique urbaine. Nous avons une délibération relative à la prolongation, l'élargissement de la participation au programme ColisActiv'. La parole est à monsieur ALLOTO.

Maxence ALLOTO: Merci, Monsieur le président. ColisActiv' est un dispositif qui permet de soutenir financièrement les entreprises de livraison du dernier kilomètre en mode actif. À travers cette délibération, on fait bien sûr le point sur le dispositif qui existe, un dispositif qui a débuté mi 2021 jusqu'à fin 2023. Trois opérateurs de vélos ont intégré ce programme, une enveloppe de 340 000 € qui y était consacrée. 32 000 € ont été consommés et 58 000 colis ont été livrés, un résultat qui est plutôt, dans l'ensemble, un peu mitigé. Ce résultat s'explique notamment par le critère qui limitait les conditions d'éligibilités des livraisons à vélo. Seules les livraisons de colis non alimentaires, en tournée et pour un volume de 200 points de livraisons par mois étaient éligibles. Autant vous dire que c'était aussi un peu compliqué. Il y a eu le même constat, bien sûr, dans d'autres dispositifs et d'autres métropoles, ce n'est pas propre à notre territoire, notamment à Rouen et puis également à Lyon, et ils ont décidé d'amender ce dispositif, ce que nous faisons également au travers de cette délibération. Pour remédier à cette difficulté pragmatique et ainsi proposer des solutions, nous vous proposons une reconduction de cette enveloppe de 340 000 € jusqu'au 30 juin 2026, en élargissant les aides versées à l'ensemble des typologies de livraison, notamment ceux du dernier kilomètre en mode actif, pour développer les circuits courts alimentaires, comme l'a fait la métropole de Rouen et de Lyon. Ce que nous vous proposons également, c'est de vous faire un point d'avancement régulier, trimestriel, pour également vous dire où on en est de ce dispositif et on espère qu'à travers cette modification du dispositif, nous pourrons bien sûr accompagner la logistique urbaine et la cyclo logistique de manière un petit peu plus importante. Également vous dire que ce dispositif sera aussi conditionné à une charte éthique, pour que l'ensemble de la cyclo logistique puisse respecter notamment certaines conditions de travail qui ne le sont pas par certains acteurs. Je ne parle pas d'acteurs locaux, néanmoins plus d'acteurs nationaux ou internationaux. Je vous remercie.

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

Exposé des motifs

L'un des objectifs inscrits au Plan de déplacements urbains de l'agglomération grenobloise approuvé le 7 novembre 2019 consiste à encourager les bonnes pratiques réduisant les nuisances et l'impact environnemental des livraisons de marchandises.

De plus, le SMMAG porte une politique ambitieuse en faveur de la pratique du vélo, participant ainsi au développement d'un écosystème favorable au développement des livraisons à vélo.

Par ailleurs, dès 2015, le SMMAG et la Métropole de Grenoble, en collaboration avec l'Etablissement Public du SCoT, ont signé avec une vingtaine de partenaires publics et privés un plan d'actions pour une logistique urbaine durable. Afin de relancer cette dynamique et de prendre en compte les mutations du secteur, la Métropole et le SMMAG ont élaboré une nouvelle feuille de route logistique urbaine durable, qui sera délibérée lors du comité syndical du 11 avril 2024. Parmi les axes prioritaires de cette dernière figure le soutien à la cyclologistique.

Enfin, l'engagement du SMMAG dans l'aide au déploiement des livraisons à vélo, s'est concrètement illustré le 20 mai 2021 lors du vote de sa participation au programme ColisActiv'. Porté par la société SOFUB, lauréate de l'appel à programme lancé par le Ministère de la Transition Energétique dans le cadre des Certificats d'Economie d'Energie (CEE), ce programme a pour principe de financer le surcoût actuel engendré par l'usage d'un mode de livraison actif par rapport à un véhicule thermique via une prime versée à l'opérateur de livraison à vélo.

Le SMMAG décidait de verser, dans la limite de l'enveloppe financière globale et maximale de 340 000 euros et au plus tard jusqu'à fin 2023, une aide financière dégressive dans le temps aux entreprises de livraison opérant le denier kilomètre par modes actifs et ayant signé une convention avec la société SOFUB.

Pour gérer cette subvention, un marché sans publicité ni mise en concurrence a été passé avec SOFUB, porteur du programme ColisActiv'. Ce marché ainsi que la convention de participation au programme ColisActiv' ont pris fin au 31/12/2023.

Bilan de la participation du SMMAG au programme ColisActiv' et perspectives

Après un an et demi de fonctionnement sur le territoire du SMMAG, le déploiement du programme ColisActiv' s'avère plus lent qu'escompté. On dénombre en effet seulement 3 opérateurs de livraison à vélo intégrés au programme. Entre mi-2021 et fin 2023, ces derniers ont bénéficié d'environ 32 000€ de primes, pour un peu plus de 58 000 colis livrés à vélo.

Ces crédits ont intégralement été consommés sur les primes Certificats d'Economie d'Energie. En effet, une première phase du programme prévoit un financement à 100% par les primes CEE dans la limite d'une enveloppe de 185 000€. Au-delà, il est prévu que le SMMAG finance les primes versées aux opérateurs de livraison à vélo à hauteur de 50%.

L'enveloppe financière de 340 000€ du SMMAG n'a donc pas été utilisée sur la période couvrant de mi 2021 à fin 2023.

Ces résultats peuvent s'expliquer par le critère limitant des conditions d'éligibilité des livraisons à vélo. En effet, seules les livraisons de colis non alimentaires, en tournée et pour un volume de 200 points minimum par mois sont éligibles.

Ainsi, les acteurs de la livraison à vélo de denrées alimentaires ne peuvent pas bénéficier des primes CEE, tout comme les opérateurs positionnés sur de la course et/ou de la livraison express.

Prolongation et élargissement de la participation du SMMAG au programme ColisActiv'

Afin de contribuer au développement des services de livraison à vélo, et notamment pour les circuits courts alimentaires, il est proposé de prolonger la participation du SMMAG au programme ColisActiv' et d'élargir les aides versées à l'ensemble des typologies de livraisons du dernier kilomètre en mode actif, jusqu'au 30 juin 2026.

Financement du programme

L'enveloppe financière maximale de 340 000€ qui n'a pas été consommée entre mi-2021 et fin 2023, sera reportée et répartie entre les primes aux Opérateurs de livraison à vélo d'une part et la prestation à la société SOFUB pour la mise en œuvre et la gestion du dispositif d'aide d'autre part.

Cette enveloppe sera répartie de manière prévisionnelle comme suit :

	Primes aux Opérateurs de livraison à vélo	**Prestation SOFUB (aides non éligibles aux primes CEE)**
2024	70 000€	8 000€
2025	150 000€	16 000€
2026 (jusqu'au 30 juin)	80 000€	16 000€
TOTAL	**300 000€ maximum**	**40 000€ maximum**

Versement des primes

Les primes versées aux Opérateurs de livraison à vélo seront initialement calculées selon les modalités suivantes :

<table>
<tr><th colspan="2"></th><th>Primes CEE
(enveloppe maximale de 518 000€)</th><th>Primes SMMAG
(enveloppe maximale de 300 000€)</th></tr>
<tr><td rowspan="2">Livraisons éligibles aux primes CEE</td><td>En deçà de 185 000€ de primes CEE</td><td>2€ par livraison dans la limite de 10€/heure</td><td>/</td></tr>
<tr><td>Au-delà de 185 000€ de primes CEE</td><td>1€ par livraison dans la limite de 10€/heure</td><td>1€ par livraison dans la limite de 10€/heure</td></tr>
<tr><td colspan="2">Autres typologies de livraisons non éligibles aux primes CEE</td><td>/</td><td>2€ par livraison dans la limite de 10€/heure</td></tr>
</table>

Les primes provenant du SMMAG seront versées aux Opérateurs de livraison dans le respect des règles « de minimis » pour les entreprises de transport de marchandises et ne pourront pas dépasser le montant de 30 000€ par an et par Opérateur de livraison.

Le montant des aides attribuées pour les livraisons non éligibles aux primes CEE pourra être reconsidéré à tout moment par le SMMAG en concertation avec la société SOFUB et s'appliquera dès le mois qui suit sa réévaluation.

Les versements de ces aides seront conditionnés à la signature de conventions tripartites entre SOFUB, le SMMAG et les Opérateurs de cyclologistique qui s'engagent notamment sur des bonnes pratiques en matière sociale.

Les primes sont versées mensuellement par le SMMAG aux Opérateurs sur la base des données consolidées transmises par la société SOFUB.

Mise en œuvre du dispositif et reporting

La société SOFUB apporte son assistance à la mise en œuvre et à la gestion du dispositif d'aide versée par le SMMAG dans le cadre du programme ColisActiv' ainsi que son appui pour accompagner les donneurs d'ordre à basculer la livraison du dernier kilomètre en modes actifs, pour leur compte propre ou en faisant appel à des sous-traitants à vélo.

Elle assure notamment :

- La liaison avec les Opérateurs de livraison : contractualisation, facturation, vérification des modes de livraison, enregistrement des preuves de livraison sur une éco-blockchain pour les rendre infalsifiables, etc. ;

- L'élaboration et la transmission d'outils de reporting : Nombre de colis livrés à vélo, GES et NOx/PM10 évités, géolocalisation des pôles générateurs de flux, etc.

  Pour cela la société SOFUB donnera accès au SMMAG à une page web lui permettant de consulter le tableau de bord synthétisant les indicateurs clés de suivi ;

- La prospection auprès de donneurs d'ordre du territoire afin de les encourager à confier une partie de leurs flux à des Opérateurs de livraison à vélo ou à engager un report modal.

Pour ces prestations d'assistance à la gestion des livraisons éligibles aux primes CEE, aucune rémunération n'est due par le SMMAG à SOFUB.

Toutefois, pour les aides complémentaires non éligibles aux primes CEE, ces prestations feront l'objet d'un marché public spécifique passé avec la société SOFUB. Le besoin estimé étant inférieur à 40 000€ HT, ce marché sera conclu sans publicité ni mise en concurrence préalables, conformément à l'article R.2122-8 du Code de la Commande Publique. Il sera signé par le Président du SMMAG sur la base des délégations d'attributions données par le Comité syndical par délibération du 2 février 2023.

Modalités de gouvernance

Un point d'avancement trimestriel sera réalisé entre SOFUB et le SMMAG pour échanger sur la progression du programme, les chiffres clés ainsi que les actions engagées auprès des donneurs d'ordre pour le déploiement de ColisActiv' sur le territoire.

Un comité de pilotage, composé à minima d'un représentant du SMMAG et de la société SOFUB, se réunira a minima une fois tous les 6 mois.

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.1231-1-1 du Code des transports,
Vu la convention de mise en œuvre du Programme ColisActiv' signée entre l'Etat, l'ADEME, la Fédération française des Usagers de la Bicyclette et la société SONERGIA ;
Vu la délibération du SMMAG du 20 mai 2021 validant sa participation au programme ColisActiv' et son soutien financier aux entreprises de livraisons par modes actifs sur les derniers kilomètres,
Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 4 avril 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide de prolonger sa participation au programme ColisActiv' porté par la société SOFUB jusqu'au 30 juin 2026 ;

- Décide de verser une aide aux Opérateurs de son territoire effectuant la livraison du dernier kilomètre en modes actifs, dans la limite d'une enveloppe financière globale et maximale de 300 000€ ;

- Approuve la convention de participation au programme ColisActiv' et d'aide au développement de la cyclologistique conclue entre le SMMAG et la société SOFUB, ci-annexée ;

- Autorise le Président à signer ladite convention ;

- Autorise le Président à signer les conventions tripartites entre le SMMAG, SOFUB et les Opérateurs de livraison du dernier kilomètre en modes actifs permettant d'octroyer mensuellement aux Opérateurs l'aide définie ci-dessus sur la base des documents fournis par la société SOFUB.

19 voix pour - 1 déport (Margot BELAIR)
Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour - 1 déport (Margot BELAIR)
Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour
Conclusions adoptées à l'unanimité.

- **Délibération n°15 - Compétences obligatoires - Nouvelle feuille de route pour une logistique urbaine durable dans la région grenobloise**

Monsieur le Président Sylvain Laval : Nous en venons à la nouvelle feuille de route pour une logistique urbaine durable. La parole est toujours à monsieur ALLOTO.

Maxence ALLOTO: Oui, merci. Monsieur le président, je ferais assez court, parce que c'est une délibération qui est déjà passée à la métropole et la logique veut aussi que, derrière, elle passe au SMMAG, puisque certaines actions seront pilotées par le SMMAG. Je ne vais pas vous faire un topo trop large de la logistique urbaine. Celles et ceux qui veulent échanger sur l'ensemble des actions, je suis à leur disposition, ou dire simplement les grandes lignes. La logistique urbaine dans notre grande région grenobloise, c'est quand même 4 300 emplois, c'est 176 établissements qui font face aujourd'hui aussi à des difficultés de recrutement. Sur le territoire du SMMAG, environ 370 000 opérations de chargement et déchargement de marchandises qui sont réalisées chaque semaine. 70 % de ces opérations sont réalisées sur le territoire de la métropole et 30 % de ces opérations sur la ville de Grenoble. En l'espace de 10 ans, on a une hausse de plus de 36 % de ces flux. C'est un sujet quand même qui est très fort en termes d'actualité, notamment avec la croissance du e-commerce qui se poursuit, et puis aussi des difficultés de recherche de foncier pour l'ensemble de ces opérateurs. Le président de la métropole m'avait demandé de travailler sur une feuille de route déclinée autour de 12 axes qui ont été validés et votés dans un conseil métropolitain précédent. Notamment de favoriser les échanges entre les acteurs de la logistique urbaine, d'accompagner les acteurs économiques vers une logistique urbaine décarbonées, d'identifier également les espaces adaptés pour accueillir des activités logistiques, de développer la cyclo logistique, notamment au travers de ce programme ColisActiv' que porte le SMMAG, d'améliorer également le fonctionnement des aires de livraison et de réglementer la circulation des véhicules de marchandises, de valoriser également les métiers du secteur du transport logistique, d'améliorer la connaissance du fonctionnement de la logistique dans la région grenobloise, de développer la logistique inverse et l'économie circulaire, de favoriser le développement du fret ferroviaire, de sensibiliser les consommateurs sur les impacts de leur mode de consommation et d'optimiser les livraisons du e-commerce, et également de s'engager pour une administration publique exemplaire sur ce dispositif-là. Certaines de ces actions de ces 12 axes seront pilotées directement par le SMMAG, notamment pour soutenir le développement de la cyclo logistique via le programme ColisActiv' que je viens de vous évoquer au travers de la délibération précédente. Également, d'améliorer la compréhension des dynamiques territoriales et des enjeux du secteur des transports de la logistique. Pour cela, sera réalisé un observatoire de la logistique urbaine qui permettra également de le partager avec l'ensemble des communautés de communes et de pouvoir travailler sur ces sujets collectivement. Également de favoriser le développement du fret ferroviaire et de réaliser un diagnostic de la réglementation concernant la circulation des véhicules de marchandises. Voilà l'ensemble des éléments et également vous dire qu'une instance se réunira une fois par an sur ce sujet et également sera convié, bien sûr, le président du SMMAG pour y siéger. Nous associerons aussi les différentes communautés de communes pour travailler collectivement à ce sujet, partager le diagnostic et prendre ensemble les bonnes décisions qui s'imposent pour notre territoire. Et au travers de cette délibération, on vous demande d'approuver les différents axes stratégiques et les différentes actions qui déclinent de cette feuille de route. Je vous remercie.

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci, il y a-t-il des demandes de prise de parole ? Monsieur CHOLAT ?

Florent CHOLAT: Merci beaucoup. Merci pour cette présentation. J'aimerais juste questionner ou plutôt revenir sur la partie du plan de circulation pour les véhicules lourds. Aujourd'hui, une partie des nécessités d'entretiens de la voirie est liée à la circulation des véhicules de plus de 7,5 tonnes. Savoir si, dans le cadre de ce schéma de logistique, on pourrait travailler sur un plan de circulation pour potentiellement interdire certaines voiries à la circulation des véhicules lourds, ce qui nous permettrait d'éviter la dégradation anticipée de certaines voiries, notamment en centre urbain, avec l'objectif de limiter les nécessités de renouvellement du tapis routier, puisqu'on sait qu'un véhicule lourd qui passe, dégrade considérablement plus la voirie que les véhicules légers ou les véhicules de tourisme qui puissent y passer. Savoir si on travaille sur un plan pour flécher certaines voiries, pour dire, quitte à renouveler les voiries, les axes centraux, autant flécher la circulation des véhicules lourds. Ce souci et, par défaut, les interdire sur d'autres, ce qui pourrait nous permettre de faire des belles économies sur, notamment, le grand entretien routier renouvellement.

00:58:03
Monsieur le Président Sylvain Laval : Monsieur CHOLAT, je pense qu'on partage tous le constat. C'est d'ailleurs même souvent déjà le cas. Il y a des plans de circulation sur les véhicules de marchandises, les véhicules lourds, le vrai trafic de transit, celui notamment des transports de marchandises qui arrive de l'extérieur de notre territoire, qui passe et qui vont plus loin. Le problème, c'est la capacité à le faire respecter, parce que nous savons souvent que ces gens-là passent à des horaires décalés, parfois la nuit, et que, malgré des panneaux d'interdiction, de limitation de tonnage qui sont clairement établis sur la voirie, ce n'est pas toujours le cas. Il suffit de se promener au travers de l'agglomération pour voir des choses la nuit. Ça aussi, c'est du ressort des forces de sécurité, des polices municipales aussi, sur la capacité à agir sur ces questions-là, je pense qu'on partage tous le constat. Après, effectivement c'est une question d'outils pour faire respecter les choses. Nous avons déjà, en tout cas je parle du côté de la métropole de Grenoble, des plans de circulation pour des axes à grand gabarit réservés, des axes à tonnages particuliers. Il nous faut être collectivement plus vigilant. Ça demande un gros travail partenarial pour avoir la capacité à faire respecter, avec parfois même, des professionnels qui sont d'origines étrangères et qui n'ont pas beaucoup d'attention ou de lecture de nos messages d'informations de nos panneaux. C'est aussi une difficulté supplémentaire. Monsieur ALLOTO ?

Maxence ALLOTO: Je vous rejoins tout à fait Monsieur le président. Effectivement, il y a un axe spécifique dans cette feuille de route, si vous regardez bien le paragraphe qui est, effectivement, de réaliser un diagnostic de cette réglementation concernant la circulation des véhicules de marchandises, et notamment dans le cadre du plan de mobilité qui est en cours d'élaboration par le SMMAG. Encore une fois, la volonté de cette feuille de route, et que le président de la métropole avait aussi souhaité, c'est de permettre justement d'alimenter le travail avec les communes. De pouvoir, avec ce diagnostic, partager ces éléments-là, et qu'ensuite effectivement, les communes aussi puissent, et c'était l'objectif d'une rencontre qu'on a eue déjà aussi avec la ville de Grenoble, faire appliquer cette réglementation, comme vous le disiez Monsieur le président. Parce que le tout n'est pas de mettre en place aussi cette réglementation si, derrière, elle n'est pas efficace et qu'elle n'est pas appliquée. C'est de voir comment on peut le faire avec les communes, avec les moyens aussi qu'elles ont, les possibilités pour que derrière ces décisions qui soient prises, puissent être concrètes sur le terrain.

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci, je propose de mettre aux voix la délibération, avec de nouveau un déport de madame BELAIR. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? C'est donc adopté.

Exposé des motifs

La logistique urbaine, activité essentielle pour le bon fonctionnement du territoire, concentre de nombreux enjeux sanitaires, économiques et fonciers. Dès 2015, la Métropole et le SMMAG, en collaboration avec l'Etablissement Public du SCoT, ont signé avec une vingtaine de partenaires publics et privés un plan d'actions pour une logistique urbaine durable sur le territoire métropolitain avec un objectif commun : optimiser le fonctionnement de la logistique urbaine pour en limiter les externalités négatives tout en facilitant le développement économique. La majorité des actions inscrites dans ce plan a été réalisée ou a minima engagée : Zone à Faibles Emissions-mobilité pour les véhicules utilitaires légers et les poids lourds, disque de livraison, intégration de la logistique dans les plan locaux d'urbanisme et dans les plans de déplacements…

Afin de poursuivre cette dynamique et de prendre en compte les nouveaux enjeux de logistique urbaine qui ont émergé ces dernières années, la Métropole et le SMMAG ont souhaité élaborer une nouvelle feuille de route, avec l'appui du programme « Interlud » (Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable), désormais renommé « LUD+ ». Ce programme national labélisé "Certificats d'Economie d'Energie" vise en effet à accompagner les collectivités dans la mise en place d'une stratégie et d'actions de logistique urbaine durable via un appui méthodologique et financier, mais aussi à faciliter les échanges avec les acteurs économiques.

Dans ce cadre, un groupe de travail a été organisé en décembre 2022 avec les représentants d'acteurs économiques du territoire (fédérations professionnelles de transporteurs, BTP, industriels, commerçants, chambres consulaires…) afin de partager avec eux les enjeux et les axes de travail de la nouvelle feuille de route. Les principaux sujets qui sont ressortis des échanges sont ceux de la

décarbonation des flottes de véhicules, du développement des espaces logistiques urbains, et de la circulation et du stationnement des véhicules de livraisons.

La logistique urbaine regroupe dans la grande région grenobloise (GrenobleAlpes Métropole, Grésivaudan, Pays Voironnais, Bièvre Est, Bièvre Isère, Saint-Marcellin Vercors Isère) près de 4 300 emplois et 176 établissements qui font face aujourd'hui à des difficultés de recrutement.

Sur le territoire du SMMAG, environ 370 000 opérations de chargement et déchargement de marchandises sont réalisées chaque semaine, dont 70% sur la Métropole (*modélisation Freturb, juin 2023*). La commune de Grenoble génère à elle seule presque 30% de l'ensemble des mouvements qui ont lieu à l'échelle du SMMAG, et a connu une hausse de près de 36% de ces flux en 10 ans.

La croissance fulgurante du e-commerce a par ailleurs engendré l'apparition de nombreuses problématiques (livraisons non optimisées liées à des délais de livraison de plus en plus courts, flux supplémentaires liés aux échecs de livraisons…).

Les enjeux de foncier logistique sont également forts et nécessitent une réflexion à une échelle large, de l'implantation d'espaces de logistique des derniers km jusqu'à l'accueil de centres logistiques. Face à une demande croissante et à un manque de foncier qui entraine un éloignement des fonctions logistiques et un allongement des flux, il reste essentiel de conserver des espaces logistiques à proximité du centre de l'agglomération grenobloise.

Enfin, la transition énergétique des véhicules utilitaires légers et des poids lourds constitue un enjeu sanitaire et environnemental majeur. Ils représentent en effet une part limitée des kilomètres parcourus sur la Métropole (environ 21%) mais sont responsables de 44% des émissions de NOx, d'environ 35% des émissions de particules fines et de 35% des émissions de CO2 du secteur des transports.

La nouvelle feuille de route logistique urbaine s'articule autour d'une douzaine d'axes synthétisés ci-dessous et détaillés dans le document annexé à la présente délibération.

- Favoriser les échanges entre les acteurs de la logistique urbaine
- Accompagner les acteurs économiques vers une logistique urbaine décarbonée
- Identifier les espaces adaptés pour accueillir des activités logistiques
- Développer la cyclologistique
- Améliorer le fonctionnement des aires de livraisons et réglementer la circulation des véhicules de marchandises
- Valoriser les métiers du secteur transport/logistique
- Améliorer la connaissance du fonctionnement de la logistique dans la région grenobloise
- Développer la logistique inverse et l'économie circulaire
- Favoriser le développement du fret ferroviaire
- Sensibiliser les consommateurs sur les impacts de leurs modes de consommation
- Optimiser les livraisons du e-commerce
- S'engager pour une administration publique exemplaire

Certaines actions identifiées dans la feuille de route sont ou seront pilotées par le SMMAG :

- **Soutenir le développement de la cyclologistique** via le programme Certificats d'Economie d'Energie (CEE) ColisActiv' dans lequel le SMMAG souhaite poursuivre son engagement et qui permet de subventionner les livraisons à vélo pour les rendre plus compétitives.

  En effet, le 20 mai 2021, le SMMAG s'engageait dans le programme ColisActiv' et décidait de verser une aide financière dégressive dans le temps aux entreprises de livraison du dernier

kilomètre par modes actifs, dans la limite d'une enveloppe de 340 000€. Cette première convention d'engagement a pris fin au 31/12/2023 et l'enveloppe budgétaire du SMMAG n'a pas été consommée (le dispositif n'ayant pas dépassé la 1ère phase intégralement financée par les CEE).

Une réflexion est engagée pour renouveler la participation du SMMAG à ce programme jusqu'en 2026 ainsi que reporter l'enveloppe financière globale de 340 000€ en élargissant à toutes les typologies de livraison les primes versées aux opérateurs de cyclologistique.

- **Améliorer la compréhension des dynamiques territoriales et des enjeux du secteur du transport et de la logistique** dans la région grenobloise par la mise en place d'un observatoire de la logistique urbaine. Cet observatoire territorial permettra de collecter, d'analyser et de produire des indicateurs afin, notamment, de servir d'outil d'aide à la décision. Il a aussi vocation à partager et diffuser de l'information.

- **Favoriser le développement du fret ferroviaire** en lançant, en partenariat avec la Métropole et les autres EPCI de l'aire grenobloise, un état des lieux global du fret à l'échelle de la grande région grenobloise et une nouvelle étude de potentiel de marché à horizon 2024/2025.

- **Réaliser un diagnostic de la règlementation concernant la circulation des véhicules de marchandises,** dans le cadre du Plan de Mobilité en cours d'élaboration par le SMMAG. Cette action permettra d'alimenter le travail avec les communes sur l'élaboration d'un plan de circulation et de stationnement des poids lourds et véhicules utilitaires (Axe 5 de la feuille de route).

D'autres actions, pilotées par la Métropole, associeront le SMMAG ainsi que la communauté de communes Le Grésivaudan :

- **Organiser**, à minima une fois par an, **une instance réunissant l'ensemble des acteurs du secteur de la logistique** (« comité des partenaires logistique urbaine durable ») afin de faire un point d'avancement sur la mise en œuvre de la feuille de route ;

La nouvelle feuille de route a pour objectif de formaliser la stratégie de la Métropole et du SMMAG en matière de logistique urbaine. Elle pourra évoluer au fil du temps en fonction du contexte et des besoins des acteurs.

Le suivi de la feuille de route sera assuré par le « comité des partenaires logistique urbaine durable », présidé par le conseiller métropolitain délégué en charge de la logistique urbaine durable et qui associera le président du SMMAG ainsi que les acteurs représentant le secteur de la logistique urbaine. Ce comité se réunira à minima une fois par an.

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 plan d'actions pour une logistique urbaine durable dans la métropole grenobloise signé en 2015 par le SMMAG et une vingtaine d'acteurs publics et privés du secteur de la logistique,
Vu la délibération du SMMAG du 20 mai 2021 validant sa participation au programme ColisActiv' et son soutien financier aux entreprises de livraisons par modes actifs sur les derniers kilomètres,

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 15 février 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve les axes stratégiques et les actions inscrites dans la nouvelle feuille de route pour une logistique urbaine durable dans la région grenobloise, ci-annexée.

19 voix pour - 1 déport (Margot BELAIR)
Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour - 1 déport (Margot BELAIR)
Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour
Conclusions adoptées à l'unanimité.

Politique de déplacements

- **Délibération n°16 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Création d'une liaison inter-rives entre Saint-Ismier et Le Versoud : bilan de la concertation préalable**

Monsieur le Président Sylvain Laval : La délibération suivante : en matière de politique de déplacement est relative à la création d'une liaison inter-rives entre les communes de Saint-Ismier et du Versoud, avec un bilan de la concertation préalable. La parole est à la vice-présidente Coralie BOURDELAIN.

Coralie BOURDELAIN: Oui, merci. Effectivement, on a concerté la population au mois de janvier, février concernant cette liaison inter-rives, qui est dans le prolongement de l'aménagement de la passerelle qui a été posée à la bâtie et qui va relier Saint-Ismier jusqu'au Versoud. Il y a une information qui a été faite. Il y a eu différentes possibilités de s'exprimer pour les populations et, entre autres, deux réunions publiques qui ont eu lieu : une au Versoud et une à Saint-Ismier, dans lesquelles il y avait une participation intéressante et des échanges constructifs. Lors de cette concertation, on attendait l'avis des participants sur le tracé de la liaison, sur le positionnement de la passerelle qui franchit l'Isère et sur les principes des co-conception concernant le projet. Dans le cadre de cette concertation, il a été mis en avant que beaucoup de cet itinéraire sera utilisé. On a conforté ce point de vue-là et, entre autres, pour des trajets domicile-travail. Concernant le tracé, les participants se sont montrés favorables, entre autres, à la séparation entre les modes actifs et la RD. Il y a quelques inquiétudes vis-à-vis de la sécurité des cyclistes qui apparaissent sur trois endroits du tracé, à savoir la traversée du giratoire de la bâtie, le carrefour au niveau du pont du Versoud en rive gauche de l'Isère et le giratoire de la zone d'activité Grande Île. Il y a eu également des échanges concernant le positionnement de la passerelle, parce qu'on a des contraintes techniques qui font qu'on a décidé de la mettre à l'aval du pont actuel. Néanmoins, il y a quelques remarques qui ont été faites concernant la sécurité à ce niveau-là. Au regard des avis exprimés, on considère bien évidemment que l'intérêt du projet est bien confirmé et on propose de poursuivre notre travail en tenant compte des remarques qui ont été exprimées lors de cette concertation. On va poursuivre et approfondir nos études. On a entendu les inquiétudes des participants. On va continuer à travailler pour assurer, entre autres, une visibilité et renforcer la sécurité des usagers sur cette liaison. Concernant l'aménagement du carrefour à l'entrée du pont du Versoud, côté de Versoud, on relaiera également le besoin de sécurisation qui a été exprimé par les participants. On relaiera cette demande au niveau du département. Concernant l'aménagement du giratoire Grande Île, on précisera tout ceci dans les suites de l'étude et on a bien noté le fort enjeu de sécurité et de priorité des cyclistes vis-à-vis des automobilistes. Il faudra adapter les équipements. Le positionnement de la passerelle, comme je disais, répond à des contraintes techniques et environnementales. On va poursuivre les études, entre autres pour limiter également le nombre de piles dans le lit de l'Isère et, par contre, on veillera à connecter ce nouvel ouvrage de façon la plus sécurisée possible, en tenant compte des avis qui ont été exprimés. Voilà, j'ai fini.

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci beaucoup. Y a-t-il des demandes de prise de parole ? Je n'en vois pas. Monsieur le président BAILE.

Henri BAILE: Un court instant d'autosatisfaction puisque, au titre du SMMAG, ça fait partie des liaisons inter-rives qui ont été programmées, la première des trois, et ça démontre, je dirais, l'efficacité du travail conduit par le SMMAG. J'aimerais beaucoup que l'efficacité du travail conduit par le SMMAG soit de nature à inspirer la même efficacité du côté de l'État pour, justement, faire avancer le CERN : puisque nous serons en capacité de rejoindre les deux rives et de connecter les gares, malheureusement, il faudrait qu'il y ait des trains qui s'arrêtent.

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci beaucoup. Je vous propose de mettre aux voix cette délibération. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? Elle est adoptée avec une grande unanimité. Merci beaucoup.

Exposé des motifs

Conformément à l'article L.103-2 du code de l'urbanisme, en application du 2° de l'article R103-1 du même code, le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) a organisé une concertation préalable réglementaire du 8 janvier au 18 février 2024 sur le projet de création d'une liaison inter-rives modes actifs entre Saint-Ismier et Le Versoud. Cette concertation a fait suite à la

réalisation d'études portant d'une part sur le tracé de la liaison inter-rives et d'autre part sur le positionnement de la passerelle permettant aux piétons et cyclistes de franchir l'Isère.

Pour mémoire, la création de cette liaison a pour objectif principal d'offrir, aux habitants et aux usagers du secteur, une alternative attractive et performante à l'usage individuel de la voiture pour les déplacements du quotidien, en facilitant les déplacements à pied et à vélo.

Modalités et déroulement de la concertation préalable

Le public a été informé par différents moyens et a pu exprimer son avis selon plusieurs canaux : sites internet, réunions publiques, registres papier, courriers.

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

- Une page dédiée sur les sites internet du SMMAG et de la Communauté de Communes Le Grésivaudan ;
- Un article le 15 janvier 2024 sur le site de Place Gre'net, un article le 16 janvier 2024 dans Le Dauphiné Libéré et un article dans le G l'info du mois de janvier;
- Une affiche en mairie de Saint-Ismier, Le Versoud, Villard-Bonnot, Saint-Nazaire-Les Eymes, au siège du SMMAG et au siège de la Communauté de Communes Le Grésivaudan avec les dates précises de la concertation ;
- Une distribution de flyers ;
- La mise à disposition du dossier de concertation consultable en mairie de Saint-Ismier, Le Versoud, Villard-Bonnot, Saint-Nazaire-Les-Eymes, au siège du SMMAG et au siège de la Communauté de Communes Le Grésivaudan aux jours et horaires d'ouverture, ainsi qu'en ligne sur le site internet du SMMAG (www.smmag.fr), où il pouvait également être téléchargé.

La participation du public à la concertation s'est réalisée via :

- Des registres d'expression libre, en format papier, étaient mis à disposition en mairie de Saint-Ismier, Le Versoud, Villard-Bonnot, Saint-Nazaire-Les Eymes, au siège du SMMAG et au siège de la Communauté de Communes Le Grésivaudan ;
- Un questionnaire, en format numérique, était disponible sur le site internet du SMMAG ;
- La possibilité d'adresser un courrier à Monsieur le Président du SMMAG ;
- Deux réunions publiques, avec un temps de présentation et d'échanges le 18 janvier 2024 entre 19h et 21h à la mairie du Versoud et le 24 janvier 2024 entre 19h et 21h à la mairie de Saint-Ismier.

Au global, la démarche a mobilisé une centaine de participants : 25 personnes ont participé à la réunion publique du Versoud, 18 personnes à celle de Saint-Ismier, 59 personnes ont répondu au questionnaire en ligne, et 4 personnes ont envoyé une contribution par mail.

Personne n'a rédigé de contribution dans les registres ni adressé de courrier au Président du SMMAG.

Ainsi, les modalités prévues par la délibération du SMMAG du 28 septembre 2023 ont été respectées et renforcées.

Rappel des points soumis à la concertation

Lors de la concertation, l'avis des participants était attendu sur le tracé de la liaison inter-rives, le positionnement de la passerelle permettant le franchissement de l'Isère et les principes d'éco-conception à retenir pour le projet.

Synthèse des enseignements de la concertation

La concertation a donné aux participants l'opportunité d'exprimer leurs attentes, leurs remarques, leurs idées et a permis les échanges de points de vue.

Les pratiques de mobilité avec la liaison inter-rives :

Environ 82% des répondants au questionnaire prévoient d'utiliser la liaison inter-rives entre Saint-Ismier et le Versoud de manière occasionnelle ou régulière.

Près de 79% des contributeurs se rendent sur leur lieu d'activité principale en vélo personnel (VAE ou classique).

Les loisirs et le travail sont les principaux motifs de déplacement envisagés par les participants pour l'usage de cette liaison.

28% des contributeurs vivent à Villard-Bonnot et travaillent principalement à Grenoble et Saint-Ismier. Parmi les personnes utilisant le vélo pour se rendre au travail, le trajet le plus représenté est celui de Villard-Bonnot vers Grenoble. 9% des contributeurs font ce trajet en vélo aujourd'hui.

Concernant le tracé de la liaison inter-rives

Le projet est bien accueilli et très attendu par les participants qui soulignent sa qualité. Les enjeux environnementaux du tracé n°1 et réglementaires du tracé n°2 ont été partagés et compris par les participants. Après échanges avec le SMMAG et la maîtrise d'œuvre, les participants comprennent le choix du tracé 3b qui offre l'opportunité d'un passage sécurisé pour traverser la RD 165 dans le quartier Clos Mars. Certains participants ont cependant indiqué qu'ils auraient privilégié un tracé plus direct, selon eux plus adapté aux trajets domicile-travail.

Les participants se sont montrés favorables à la séparation entre la future liaison modes actifs et les voies de circulation de la RD 165. Des inquiétudes vis-à-vis de la sécurité des cyclistes subsistent toutefois à trois endroits du tracé : la traversée du giratoire de La Bâtie ; le carrefour au niveau du pont du Versoud en rive gauche de l'Isère, et le giratoire de la ZA Grande Île.

En réponse aux questions de certains participants, le SMMAG a pu préciser les différentes variantes étudiées concernant le passage de la liaison dans le secteur de La Bâtie, et la prise en compte la largeur des rues et le passage du bus.

Les questions et remarques concernant le passage inférieur sous la RD165 dans le quartier Clos Mars ont porté sur la topographie du site et l'étanchéité de l'ouvrage.

Concernant le positionnement de la passerelle permettant le franchissement de l'Isère

Même si les contraintes techniques et hydrauliques présentées par le SMMAG ont été entendues, le positionnement de la passerelle reste un inconvénient pour la majorité des participants. D'après ces derniers, un positionnement en amont du pont routier contribuerait à résoudre deux des trois points de sécurité cités ci-dessus.

Concernant les principes d'éco-conception

Ce sujet n'a pas été relevé par les participants.

Autres sujets évoqués par les participants

Une attention particulière est portée par des participants sur la suppression du stationnement dans le quartier de la Bâtie, dans lequel sept places seraient supprimées.

Quelques questions et remarques sont sorties du périmètre du projet. Des propositions de poursuivre le tracé, notamment jusqu'à la gare de Lancey ont été formulées.

Suites à donner

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

Les études d'aménagement seront donc approfondies, avec notamment des études de géotechnique et des inventaires zones humides et faune/flore complémentaires dans les zones à enjeux identifiées. Les résultats de ces études pourront conduire à des adaptations du projet, par rapport à celui présenté lors de la concertation. Le SMMAG, tout au long des études nécessaires à l'aboutissement de ce projet, répondra au mieux aux remarques exprimées lors de la concertation.

Concernant le tracé de la liaison inter-rives

Le SMMAG a entendu les inquiétudes des participants. Il continuera à travailler en étroite collaboration avec les acteurs concernés pour assurer la visibilité et la sécurité usagers de cette liaison inter-rives.

Concernant l'aménagement du carrefour à l'entrée du pont du Versoud, côté Le Versoud, le SMMAG relayera le besoin de sécurisation exprimé par les participants aux services du Département.

L'aménagement du giratoire Grande Île sera précisé dans les suites de l'étude. Le SMMAG a bien noté le fort enjeu de sécurité et de priorité des cyclistes vis-à-vis des automobilistes.

Le SMMAG et la maîtrise d'œuvre ont su apporter des réponses techniques et précises concernant la conception du passage inférieur sous la RD165 dans le quartier Clos Mars.

Concernant le positionnement de la passerelle permettant le franchissement de l'Isère

Le positionnement de la passerelle répond aux contraintes techniques et environnementales du secteur dans lequel elle s'implante. Le SMMAG et son maître d'œuvre vont maintenant poursuivre les études pour limiter le nombre de piles dans le lit de l'Isère et connecter ce nouvel ouvrage aux infrastructures de façon la plus confortable et sécurisée possible pour les piétons et les cyclistes.

Concernant les principes d'éco-conception

Le SMMAG portera un intérêt particulier à la qualité et la durabilité des matériaux utilisés dans le cadre du projet.

Concernant la poursuite du tracé

Ce projet de création de liaison inter-rives s'inscrit dans une démarche globale de développement du réseau cyclable sur le territoire. Le SMMAG poursuit la mise en œuvre de du schéma directeur des aménagements cyclables qu'il a approuvé le 16 novembre 2023, après concertation avec les communes et associations d'usagers du territoire.

Concernant la suppression de places de stationnement

Le SMMAG travaille en lien avec la commune et continue d'étudier les possibilités de restituer quelques places dans les alentours du quartier de La Bâtie.

Cette concertation est un préalable aux procédures prévues par le code de l'environnement et à la mise en compatibilité du PLU qui seront nécessaires préalablement aux travaux.

Ce bilan sera rendu public, transmis aux communes concernées et mis à disposition en libre accès sur le site du SMMAG (https://smmag.fr).

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

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
Vu le code de l'urbanisme et notamment les articles L103.2 et suivants et R103.1
Vu la délibération du SMMAG du 28 septembre 2023 actant le lancement d'une concertation préalable sur le projet de liaison inter-rives entre Saint-Ismier et Le Versoud,

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 04 avril 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

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

19,5 voix pour
Grenoble-Alpes Métropole : 10 voix pour
Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour
Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour
Département de l'Isère : 2,5 voix pour
Conclusions adoptées à l'unanimité.

- **Délibération n°17 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Création d'une liaison inter-rives entre Saint-Ismier et Le Versoud : concertation pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saint-Ismier et Le Versoud - MECDU par voie de Déclaration de Projet**

Monsieur le Président Sylvain Laval : Nous en venons à la suivante, qui est toujours sur le même projet, cependant cette fois-ci sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saint-Ismier et du Versoud. Madame BOURDELAIN.

Coralie BOURDELAIN: Oui, je ne serais peut-être pas très longue. C'est effectivement pour le même projet. Pour pouvoir continuer à avancer, il y a effectivement des adaptations à faire sur les PLU des communes de Saint-Ismier et du Versoud. On doit concerter pour mettre en compatibilité ces documents d'urbanisme. On va mettre en place une concertation, comme on a l'habitude de le faire pour nos concertations. Je ne serai pas forcément plus longue sur le sujet.

Monsieur le Président Sylvain Laval : Nous adorons les concertations et la multiplication des procédures. Je mets aux voix, c'est la démarche de raccourcissement et d'allègement des procédures. Je vous propose de mettre aux voix. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? C'est donc adopté. Merci beaucoup.

Exposé des motifs

Le projet de liaison inter-rives pour les modes actifs entre La Bâtie à Saint-Ismier et Le Versoud présente des enjeux forts, notamment pour les déplacements domicile-travail, la sécurisation de la traversée de l'Isère pour les modes doux et pour les déplacements de loisirs, en lien notamment avec la véloroute Belle Via.

Suite à la concertation préalable organisée par le SMMAG du 8 janvier au 18 février 2024, l'opportunité du projet a été confortée. Le lien et les continuités qu'il permet de créer au sein du territoire ont été jugés nécessaires et efficaces. Les participants ont demandé à ce que le projet soit mis en service rapidement pour traiter le problème de dangerosité de la traversée actuelle. Des attentes fortes ont été exprimées en termes d'efficacité, de sécurité et d'agrément pour les piétons et les cyclistes, avec notamment des demandes concernant la sécurisation des traversées de la RD165.

Par délibération en date du 11 avril 2024, suite aux avis exprimés lors de la concertation préalable qui montraient que le projet était très attendu, le SMMAG a décidé de poursuivre l'opération en tenant compte des points soulevés lors de la concertation. Le SMMAG a approuvé le bilan de cette concertation préalable pour le projet de liaison inter-rives entre La Bâtie à Saint-Ismier et la ZA de la Grand Île au Versoud et a validé les suites à donner à ce projet, ayant pour objectif d'offrir de nouvelles solutions de mobilité alternatives à l'usage individuel de la voiture.

Sur la commune de Saint-Ismier le projet traverse différentes zones du Plan Local d'Urbanisme :

- sur le secteur de la Bâtie, les zones A, Aeq, UIa, UBb, UBa ;
- sur le secteur de la traversée de l'Isère, la zone N.

Une partie du tracé est classée par ailleurs en zone humide, dans lesquels tous les travaux d'affouillement et d'exhaussement de sols sont interdits.

Sur la commune du Versoud, le projet traverse des zones N et A du PLU. Une partie de la zone N est inscrite en espace boisé classé (EBC) et une partie du tracé est en zone humide.
Le PLU précise qu'en zone N, tous travaux, y compris affouillements et exhaussements, drainage, tout dépôt, et toute construction remettant en cause le caractère de zone humide et non compatible avec la préservation des milieux humides est interdit. Les usages, affectations des sols et types d'activités devront avoir l'impact le plus réduit possible sur les enjeux de préservation des milieux naturels et des continuités écologiques en zone A.

Au regard des règlements d'urbanisme en vigueur et du tracé retenu pour le projet de liaison inter-rives, une mise en compatibilité du document d'urbanisme (MECDU) de chacune des communes de Saint-Ismier et du Versoud est nécessaire. Cette mise en compatibilité est réalisée au titre de l'article L126-1 du code de l'environnement. Elle doit faire l'objet d'une concertation obligatoire en application de l'article L103-2 du code de l'urbanisme.

Cette concertation a pour objectif d'associer les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées, de leur permettre d'accéder aux informations relatives au projet de mise en compatibilité et de formuler des observations et propositions qui seront prises en considération.

La concertation se déroulera pendant 15 jours entre mai et juillet 2024, sur les communes de Saint-Ismier et du Versoud. Les dates précises seront communiquées 8 jours au plus tard avant le début de la concertation. Un avis au public sera publié dans un journal local diffusé dans le département et localement. L'avis de la concertation sera également publié sur le site internet du SMMAG.

La concertation comportera :

- la mise à disposition du public d'un dossier de concertation présentant la mise en compatibilité du projet avec le PLU des communes de Saint-Ismier et du Versoud (MECDU) en mairie des communes de Saint-Ismier et du Versoud ainsi qu'au format numérique sur le site du SMMAG ;
- une information sur le projet dans un journal local, sur les sites internet du SMMAG et des communes de Saint-Ismier et du Versoud ;
- la mise à disposition d'un formulaire de contact via le site du SMMAG https://smmag.fr/contact/, et d'un registre dans les mairies de Saint-Ismier et du Versoud permettant de recueillir les observations du public ;

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

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
Vu l'article L126-1 du code de l'environnement
Vu les articles L103-2 et suivants du Code de l'Urbanisme,
Vu la délibération du SMMAG en date du 11 avril 2024 validant le bilan de la concertation préalable du projet de liaison inter-rives entre La Bâtie et Le Versoud ;

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 04 avril 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Confirme les objectifs poursuivis par le projet de création de la liaison inter-rives entre La Bâtie et Le Versoud, tel qu'exposé ;
- Décide d'engager une concertation pour la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme des communes de Saint-Ismier et du Versoud (MECDU) sur le projet de liaison inter-rives entre le Pôle d'Echanges Multimodal de La Bâtie et la zone d'activités La Grande Île selon les modalités décrites ci-dessus et conformément aux dispositions de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme ;
- Autorise le Président du SMMAG à procéder à toute formalité nécessaire pour réaliser cette concertation.

19,5 voix pour
Grenoble-Alpes Métropole : 10 voix pour
Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour
Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour
Département de l'Isère : 2,5 voix pour
Conclusions adoptées à l'unanimité.

- **Délibération n°18 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Liaison inter-rives modes actifs Crolles-Brignoud - Concertation pour la mise en compatibilité du document d'urbanisme de la Commune de Crolles**

Monsieur le Président Sylvain Laval : Nous restons sur la même liaison inter-rives sur un secteur différent, cette fois-ci, entre Crolles et Brignoud, sur la concertation relative aussi à la compatibilité des documents d'urbanisme. Madame BOURDELAIN.

Coralie BOURDELAIN: Oui, donc là, on se décale un petit peu au nord et on va sur notre traversée Crolles Brignoud dont on parle régulièrement et qui, pour le coup, est connectée à une gare importante de notre territoire sur lequel, effectivement, nous nous avançons. Pareil, il faut qu'on mette en compatibilité les PLU de la ville de Crolles. Pour ce faire, il faut lancer une concertation, de la même façon qu'on doit le faire sur le projet précédent.

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

Exposé des motifs

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

En mai 2021, le SMMAG a organisé une concertation sur l'aménagement proposé, dans le but d'enrichir la conception du projet par les besoins et souhaits des usagers futurs de cette liaison. Suite à l'incendie criminel endommageant le pont de Brignoud (RD10), le Département a pris la décision de construire un nouveau pont sur l'Isère et de valoriser le pont actuel en le transformant en une passerelle légère dédiée au cheminement des modes actifs. Cette option de création d'une passerelle sur les piles du point existant a conduit le SMMAG à envisager une mutualisation des franchissements de l'Isère pour les modes piétons et cyclistes.

Dans ce contexte, le SMMAG et le Département ont mené conjointement une concertation au printemps 2023 en application des dispositions des articles L103-2 et R103-1 du code de l'urbanisme. Cette concertation, dont le bilan a été approuvé par délibération en date du 06 juillet 2023, a permis d'associer le public à l'élaboration du projet de pont porté par le Département et de ses incidences sur le projet de liaison inter-rives porté par le SMMAG. Au regard des avis exprimés, qui montraient que le projet était toujours très attendu, le SMMAG a décidé de poursuivre le projet dans sa section entre la zone d'activités Bernin/Crolles et l'Isère, en connexion à la Belle Via.

Le projet traverse un espace boisé classé (EBC) sur environ 770 m2 sur la commune de Crolles. Cette configuration nécessite une mise en compatibilité du document d'urbanisme de la ville (MECDU). Cette mise en compatibilité entre dans le champ de l'évaluation environnementale prévue aux articles L104-3 et suivants du code de l'urbanisme.

La concertation se déroulera pendant 15 jours durant l'été 2024 sur la commune de Crolles. Les dates précises seront communiquées 8 jours au plus tard avant le début de la concertation. Un avis au public sera publié dans un journal local diffusé dans le département et localement. L'avis de la concertation sera également publié sur le site internet du SMMAG.

Elle comportera :

- la mise à disposition du public d'un dossier de concertation présentant la mise en compatibilité du projet avec le PLU de Crolles (MECDU) en mairie de Crolles ainsi qu'au format numérique sur le site du SMMAG ;
- une information sur le projet dans un journal local, sur les sites internet du SMMAG et la commune de Crolles ;
- la mise à disposition, d'un formulaire de contact via le site du SMMAG https://smmag.fr/contact/, et d'un registre dans la mairie de Crolles permettant de recueillir les observations du public.

Cette concertation a pour objectif d'associer les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées, de leur permettre d'accéder aux informations relatives au projet de mise en compatibilité et de formuler des observations et propositions qui seront prises en considération.

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

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
Vu les articles L103.2 et suivants et R103.1 et suivants du Code de l'Urbanisme,
Vu le cas par cas du projet déposé le 20 juin 2023 avec avis favorable de la MRAE du 25 Juillet 2023
Vu les articles L104-3 et suivants du Code de l'Urbanisme
Vu la délibération de la Communauté de Communes Le Grésivaudan 2019-0100 du 28 mars 2019 sur l'appel à projet Etat : Fonds Mobilités Actives, Continuités Cyclables,
Vu la délibération du SMMAG du 25 mars 2021 actant le lancement de la première concertation préalable de mai 2021 du projet de liaison inter-rives et celle du 25 novembre 2021 actant du bilan et des suites données,
Vu la délibération du SMMAG du 09 mars 2023 actant le lancement de la concertation préalable conjointe avec le Département du projet de liaison inter-rives modes actifs Crolles /Brignoud et celle du 06 juillet 2023 approuvant le bilan de cette concertation,
Vu la délibération du SMMAG du 28 Septembre 2023 validant les études d'avant-projet,

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 04 avril 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Confirme les objectifs poursuivis par le projet de création de la liaison inter-rives entre Crolles et l'Isère ;

- Décide d'engager une concertation pour la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Crolles sur le projet de liaison entre la zone d'activités de Bernin/Crolles et l'Isère selon les modalités décrites ci-dessus et conformément aux dispositions de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme ;

- Autorise le Président du SMMAG à procéder à toutes formalités nécessaires pour réaliser cette concertation avec la ville de Crolles.

19,5 voix pour
Grenoble-Alpes Métropole : 10 voix pour
Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour
Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour
Département de l'Isère : 2,5 voix pour
Conclusions adoptées à l'unanimité.

- **<u>Délibération n°19 - Mobilités urbaines - Tarification des réseaux de transports du SMMAG: création d'une tarification zonale unifiée sur les réseaux du SMMAG</u>**

Monsieur le Président Sylvain Laval : Nous en venons à la tarification des réseaux de transport du SMMAG, à travers la création d'une tarification zonale unifiée. Comme vous le savez, en décembre 2022, notre comité a engagé une démarche d'harmonisation des tarifications de nos différents

réseaux de transports en commun, à la fois le réseau M'Tag du côté de la métropole et le réseau M Tougo du côté du Grésivaudan, et a défini trois étapes importantes : une première en janvier 2023, relatives à l'attractivité des titres et la mise en commun des réseaux pour les moins de 11 ans, une seconde étape, en février 2024, sur l'harmonisation des tarifications solidaires ainsi que celle des jeunes de 11 à 17 ans et de 18 à 25 ans, et une dernière étape prévue pour septembre 2024 et qui vise à la convergence à l'échelle du SMMAG : une tarification globale via une déclinaison zonale. C'est donc l'objet de cette présente délibération : pour avoir un tarif unique des transports en commun organisé à l'échelle des deux réseaux de transports en commun actuel du SMMAG. Vous le savez, les réseaux Tag et Tougo présentent un certain nombre de similitudes qui sont fortes, notamment sur des catégories d'âge qui sont identiques, sur une tarification solidaire, qui est présente sur des tranches également de revenus identiques et qui s'applique à tous, sans distinction de profil. Néanmoins, il y a quelques différences qui subsistent, notamment sur l'entrée dans la tarification à partir de 18 ans du côté de Tougo et une borne d'âge entre 18 et 64 ans du côté de la Tag, et des différences également de tarif à partir de 65 ans et à partir de 75 ans du côté de la Tag. Il existe aussi dans la gamme tarifaire M'Tag des titres qui n'existent pas dans celle de Tougo, eu égard aux spécificités du territoire et au besoin, notamment, je pense, un certain nombre de voyages groupés, de réductions tarifaires spécifiques, par exemple les titres une journée ou business Tag. Nous poursuivons ce travail à travers l'élaboration d'une tarification dite zonale. La proposition de zonage qui vous est proposée dans cette délibération et qui est extrêmement importante, vise à la fois à travailler dans le cadre des périmètres institutionnels et collectivités ayant délégué évidemment le réseau de transport, de même, évidemment, les bassins de déplacement des deux opérateurs de notre territoire, avec une zone correspondant à celle de la métropole et une autre correspondant à celle du Grésivaudan et, bien sûr, la possibilité de voyager entre les zones. Pour harmoniser les gammes tarifaires, il est proposé un certain nombre d'évolutions, puisque vous aurez la possibilité de voyager à l'intérieur de la zone deux, de la même manière entre la zone deux et la zone un, c'est-à-dire entre la zone du Grésivaudan et la zone métropolitaine historique, et vous aurez aussi des dispositions qui seront propres, évidemment, uniquement à la zone métropolitaine. L'objet n'est pas de complexifier, bien entendu, seulement de simplifier les déplacements des usagers via cette tarification zonale. Moduler quelques spécificités que j'ai déjà eu l'occasion d'évoquer. Nous aurons un nouveau système de tarification qui permettra de se déplacer avec un titre unique à l'échelle du réseau du SMMAG, sans distinction géographique, sans distinction de type de réseau ou de frontière. C'est ce nouveau titre SMMAG qui deviendra demain la référence qui permettra aux habitants du Grésivaudan, soit de rester à l'intérieur du réseau historique du Grésivaudan, de l'ancien réseau Tougo, dans un périmètre qui, dans le fond, n'évolue pas et qui n'engendre pas d'évolution tarifaire particulière sur ce périmètre-là. Qui permettra bien sûr aux habitants du territoire métropolitain de continuer à se déplacer, comme ils le faisaient aujourd'hui sur le réseau Tag, avec la tarification qui existe aussi aujourd'hui, cependant qui permettra surtout, et c'est ça la nouveauté et l'avancée d'avoir un titre qui permettra de circuler sur l'ensemble de ce grand réseau, sur les deux parties du territoire, avec une tarification qui n'évoluera pas pour les habitants de la métropole qui bénéficient de titres Tag ou d'abonnement Tag. C'est-à-dire que, pour le même prix, vous aurez un service bien plus important. Inversement, si vous êtes du côté du Grésivaudan et que vous vous déplacez dans ce nouveau réseau, vous aurez aussi une extension d'offres de services pour accéder à l'ensemble du réseau côté métropole, pour un tarif qui, globalement, va plus fortement baisser.Pour une raison assez simple, c'est que nous aurons la capacité à intégrer les lignes cars Régions qui, jusqu'à présent, faisait la jonction entre le Grésivaudan et la métropole, et qu'intégrant ces lignes dans la tarification nouvelle, la tarification zonale, vous avez une baisse de tarifs importante pour les usagers de ces lignes-là. À la fois si vous habitez le Grésivaudan et que vous vous déplacez en direction de la métropole, ou si vous habitez le territoire de la métropole et que vous vous déplacez en direction du Grésivaudan. Nous pensons bien évidemment à tous les enjeux de déplacement du quotidien en matière d'emploi dans ces secteurs où nous savons que les interactions sont très fortes. Je vous précise également que, du côté du Grésivaudan, la billettique sera progressivement renouvelée pour arriver au même système qui existe aujourd'hui sur le côté Tag. Cela prendra évidemment quelques mois, le temps que les choses se fassent. Il y aura une période de transition. Ça veut dire qu'à terme, c'est-à-dire courant 2025, vous aurez accès exactement aux mêmes modalités de paiements et aux mêmes fonctionnalités, avec tout ce que cela comporte en termes de dématérialisation et de simplification. Je vous ai évoqué le principe de l'évolution de la grille tarifaire. J'ajoute qu'il est proposé un certain nombre d'ajustements notamment du côté du réseau, historiquement Tougo, une suppression du pass scolaire au profit d'un abonnement libre, six circulations, avec un prix annuel qui sera fixé à 52€ pour les 11-18 ans et les 18-25 ans étudiants, contre 130€ actuellement. Durant la phase de transition, comme je l'évoquais tout à l'heure, nous aurons un certain nombre de titres qui resteront du côté Grésivaudan, notamment dans l'attente de

l'arrivée de la nouvelle billettique sur le ticket SMS et la vente à bord, le temps que les QR codes et le paiement par carte bancaire puissent arriver. Cette grille tarifaire nouvelle sera applicable à compter du premier septembre 2024. Ce sera le moment où elle sera mise en service. Nous avons là un élément essentiel de l'état d'avancement de la politique de mobilité de notre syndicat, puisque, à compter du premier septembre, nous aurons un grand réseau de transport à l'échelle du territoire métropolitain et du Grésivaudan, avec un seul réseau unifié, avec une offre qui va progresser. Nous avons déjà eu l'occasion de le dire, nous y reviendrons. En même temps, nous avons un système tarifaire unifié, ce qui veut dire que, pour l'usager, vous aurez un seul titre, un seul système, un usage qui sera facilité, avec une offre qui sera renforcée et qui, bien sûr, viendra se coordonner avec l'ensemble des autres services de mobilité que les transports en commun, que ce soit les connexions au pôle d'échange multimodaux, aux aménagements vélos, au covoiturage, l'autopartage et bien sûr, même si cela reste encore à conforter, avec le réseau ferroviaire. On est là, au cœur de notre politique de déplacement, avec une avancée extrêmement importante pour les habitants de notre territoire, parce que c'est bien de cela dont il s'agit : faciliter la vie de nos habitants en matière de déplacement. Je tiens à remercier l'ensemble des collègues qui ont travaillé sur cette question-là, notamment les collègues de la métropole et du Grésivaudan qui se sont impliqués sur ce dossier. Je voudrais aussi saluer l'esprit de collaboration que nous avons eu sur ce point avec la région Auvergne-Rhône-Alpes, puisque c'est grâce à cela que nous avons pu obtenir une simplification via le transfert d'une très grande partie des lignes, cars Région. Y a-t-il des demandes de prise de parole ? Monsieur le président FERRARI.

Christophe FERRARI: Merci, Président. Quelques mots d'abord pour remercier le président CATTIN pour l'accueil ici au pays Voironnais. Quelques mots rapides, sur ce sujet qui est une délibération extrêmement importante dont les effets, évidemment, sont majeurs pour la population. Ceci est, finalement, une brique de la construction d'une histoire collective dans ce territoire. Elle est majeure pour deux raisons. La première chose à avoir en tête, c'est que la première préoccupation des français, c'est la question du pouvoir d'achat. La question de ce sujet est évidemment déterminante. La deuxième question est naturellement aussi une préoccupation majeure sur les questions environnementales, les deux étant fortement liées. Il ne peut pas y avoir l'un sans l'autre et finalement, d'une certaine façon, l'accompagnement des populations en direction des transitions est le sujet principal. Ce n'est même pas la question des transitions elles-mêmes, c'est la question de l'accompagnement aux transitions qui est fondamentale. On a déjà ici et dans ce comité syndical, fait évoluer un certain nombre de lignes qui, aujourd'hui, sont absolument majeures. La première question, c'est évidemment les gratuités ciblées pour les moins de 11 ans, les mercredis, samedis, dimanches, depuis début 2023. Puis, la deuxième brique, ça a été l'extension de la tarification solidaire en février 2024, qui a vu un élargissement finalement des populations concernées, près de 18 000 à l'échelle métropolitaine, ce qui est extrêmement important, et bien sûr, une attention particulière pour les personnes qui sont aujourd'hui dans des conditions extrêmement modestes et qui peuvent avoir accès à la mobilité tout en étant dans une contribution, je dirais, symbolique, au travers des transports. Et nous sommes finalement dans une troisième étape, c'est-à-dire que, pour le même prix, on ira plus loin, c'est-à-dire que, finalement, la zone de liberté, l'espace de liberté, prend une dimension absolument plus large. Tout ceci pour le même prix, c'est là où il y a une évolution qui est absolument remarquable et qui est pour moi, je dirais, une mise en équation de la question de la facilité des liaisons domicile-travail pour les salariés. Le deuxième point, vous l'avez dit Président, je voudrais le mettre au crédit de l'équipe de l'exécutif du SMMAG, de vous, du président BAILE, du président CATTIN, c'est d'avoir obtenu, de la part de la Région, le transfert des lignes, et ça, c'est un enjeu majeur. Ce n'est pas un anodin, c'est essentiel de pouvoir avoir ces lignes structurantes là.
Je ne serai pas plus long là-dessus, c'est simplement pour dire que le travail qui est mené, il est d'ampleur, il est de fond, il est majeur, à la fois sur la tarification et à la fois sur la spatialisation désormais. Je voudrais, en tant que président de la métropole, me féliciter de donner finalement plus de capacités, demain aux métropolitaines et aux métropolitains et aux habitants, bien sûr, du Grésivaudan, tout simplement pour se déplacer plus facilement sur ce grand territoire qui est le nôtre. C'était une des promesses historiques, là aussi, de nos prédécesseurs qui ont, un moment donné, posé ces éléments-là depuis déjà de très nombreuses années, si on reprend le fil de l'histoire et c'est une contribution qui, aujourd'hui, fera date et encre encore une fois, et qui montre que l'inter-territorialité, c'est l'avenir du développement collectif. Merci.

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

Henri BAILE: Oui, la délibération que nous allons voter aujourd'hui est une délibération fondamentale dans l'histoire des déplacements, sur le grand Y grenoblois, et, à ce titre, je voudrais moi aussi, à mon

tour, remercier les acteurs, l'ensemble des acteurs, avec une pensée particulière pour mon prédécesseur, Francis GIMBERT, qui a porté sur les fonts baptismaux le début du dialogue entre la métropole et le territoire du Grésivaudan pour faire en sorte que nous sachions enfin, dans une forme d'intelligence collective, dépasser la notion de frontière administrative qui n'a aucun sens lorsqu'on parle de mobilité et lorsqu'on s'engage politiquement, non pas au service d'une idéologie, en revanche au service de nos concitoyens. C'est une délibération importante. J'ai souvenir des débats qu'il y a pu y avoir à l'intérieur de la communauté de communes du Grésivaudan et au-delà de nos différentes casquettes politiques, Francis GIMBERT et moi étions les ardents défenseurs, justement, de ce rapprochement et de ce dialogue à établir entre le Grésivaudan et la métropole pour faire en sorte que, progressivement, le grand Y grenoblois soit perçu comme un espace de déplacement et un espace de liberté pour l'ensemble de nos concitoyens, y compris, bien entendu, pour les plus modestes, et je rejoins à ce titre, ce qu'a pu évoquer le président Christophe FERRARI. Lorsque nous avons procédé, au sein du Grésivaudan, à l'écriture de notre projet de territoire, nous avions réalisé une grande enquête de manière à connaître finalement les attentes de nos concitoyens et ne pas porter des projets qui soient de nature à ne pas répondre véritablement à leurs attentes. Effectivement, le déplacement et l'habitat étaient les deux préoccupations majeures que nos concitoyens faisaient remonter à chacune de nos interrogations. Nous arrivons finalement à une première réponse à leurs attentes et une première réponse importante. J'observe simplement que, quatre années après la création du syndicat, nous avons un syndicat autonome, avec une administration structurée, indépendante, une trajectoire de remboursement de la dette qui est aujourd'hui respectée et des projets qui avancent, avec la délibération que nous venons de voter et qui est l'illustration majeure du travail conduit par l'ensemble de ceux qui siègent au sein de ce nouveau syndicat intercommunal. Avec les différentes grilles que nous avons homogénéisées, et Christophe FERRARI vient de le dire, après la tarification solidaire, nous créons aujourd'hui une tarification commune à l'échelle de la métropole et du Grésivaudan, qui va permettre de circuler entre les territoires avec, et c'est important, un seul tarif et un seul ticket, ce qui est, vraiment, une révolution par rapport à l'histoire des déplacements dans notre grand secteur de Y grenoblois. Antérieurement, et c'est important de le souligner, et j'ai en mémoire d'ailleurs des échanges que j'ai pu avoir avec des mamans solos, comme on dit aujourd'hui, qui avaient à faire le trajet entre Grenoble et Saint-Ismier, soit pour des raisons de travail, soit pour aller faire des courses. Antérieurement, il fallait 5,20 € pour un habitant du Grésivaudan pour se rendre à Grenoble. Il lui en coûtera désormais 2 € à compter du premier septembre. Le tout avec une offre de service renforcée dans le cadre de notre nouvelle DSP. Et je veux, à ce titre-là, remercier Coralie BOURDELAIN pour le travail qu'elle a conduit justement pour la préparation de cette nouvelle DSP et les lignes Brignoud-Grenoble ou Crolles-Echirolles. C'est un tarif avec plus de lisibilité et c'était effectivement l'objectif et le sens de création du SMMAG, c'est-à-dire rendre visible un territoire en termes de déplacement pour le plus grand nombre. C'est une avancée historique et je crois qu'il est important de le souligner puisque, à l'exception de la région parisienne, aucun territoire actuellement ne présente un tel niveau d'intégration et c'est un élément véritablement très important. Il a été évoqué le problème de la billettique, et je sais combien, et je veux lui rendre hommage et le remercier à ce titre, François BERNIGAUD y travaille au sein de la commission, et ce sera le dernier élément important à apporter à ce puzzle par lequel nous rendrons les déplacements beaucoup plus lisibles, beaucoup plus fluides et beaucoup moins onéreux pour nos concitoyens sur le grand territoire du Grésivaudan. Merci à tous ceux qui ont travaillé à ce beau et grand chantier et je voterai bien entendu cette délibération avec un immense plaisir.

Monsieur le Président Sylvain Laval : Madame BOURDELAIN.

Coralie BOURDELAIN: Je ne peux que souscrire à ce que vient de dire mon président. Je suis très heureuse qu'on arrive à cette délibération qui couplait, comme le disait Henri BAILE, notre nouveau réseau. J'espère impulser une nouvelle dynamique et qu'on arrivera encore à capter plus de monde dans nos bus et arriver à régler nos problèmes de circulation, entre autres, sur notre autoroute qui amène à Grenoble. Je voulais simplement remercier fortement tous les services qui ont travaillé sur ce sujet, parce que nous sommes là, cependant sans eux, nous n'y arriverions pas. Merci à eux.

Monsieur le Président Sylvain Laval : Madame RABIH.

Laëtitia RABIH: Oui, merci, je souhaite évidemment souscrire à ce que viennent de dire président Christophe FERRARI, Henri BAILE et madame la maire, vice-présidente du SMMAG, Coralie BOURDELAIN. Effectivement, me féliciter aussi, à mon tour, de ce que cette avancé va permettre : de la visibilité également que cela donne à notre réseau et que cela peut permettre aussi, en termes, je dirais, de conviction et de donner envie à d'autres territoires aussi de venir jusqu'à nous. Je crois

qu'on a là aussi des éléments qui sont moteurs et qui permettent effectivement de bien faire toucher du doigt ce qui est la plus-value, finalement, du réseau. Si le projet a été longtemps mis, je dirais, à l'épreuve à l'ouvrage en tout cas, on peut saluer, je félicite effectivement Sylvain LAVAL d'avoir pu réunir l'ensemble des services et des élus de la majorité, comme ça a été dit, et de cet exécutif, pour que nous arrivions à cette conclusion. Une conclusion, ça a été dit, je crois, très longuement par Christophe, et je n'y reviendrai pas, qui effectivement, va dans le sens de ce qui est attendu par les personnes. A cette brique, va s'ajouter bientôt aussi le lancement, plus, je dirais, public, et plus, peut-être, évident, de l'appli M qui viendra effectivement aussi, de par sa boutique en ligne et du calculateur d'itinéraires qui est inclus, faciliter encore davantage aussi la mise en œuvre de cette tarification zonale unifiée, ainsi que la tarification solidaire.

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci. Monsieur le Président CATTIN.

Bruno CATTIN: Nous ne sommes pas directement concernés par cette évolution sur la billettique, même si… Je n'ai pas eu le temps de finir ma phrase, oui, peut-être que bientôt, un jour futur. J'apprécie le fait que l'on puisse, même si ce n'est pas encore totalement confirmé, bénéficier du transfert des cars Région express et qui nous permettrait de solutionner une grande partie de ces éléments-là, dans l'attente d'un projet RER métropolitain. Je pense qu'aujourd'hui nous, habitants dans le Voironnais, attendons une évolution concrète de cette solution-là. Merci Henri BAILE, de nous avoir offert la possibilité de rencontrer lors de la réunion du 7 mars, la Région et j'ai bon espoir que ça puisse se concrétiser.

Monsieur le Président Sylvain Laval : Madame PFISTER.

Laura PFISTER: Bonjour à toutes et tous. Monsieur le Président du SMMAG, vous le disiez tout à l'heure, l'harmonisation des tarifs des réseaux de transport entre les trois territoires est attendue depuis longtemps. Ça fait partie des travaux sur la tarification qui ont été engagés depuis deux ans maintenant. Cette harmonisation, elle s'inscrit dans la continuité de la prise de compétences du SMMAG et répond surtout aux besoins de mobilités de nos bassins de vie. Aujourd'hui, pour trois territoires, il y a quatre grilles de tarifications différentes : Tag, Tougo, le réseau du pays Varonnais et les cars Région ARA. Objectivement, c'est difficilement lisible. On le disait tous tout à l'heure et on le sait, plus une tarification est complexe et moins elle est incitative. La tarification zonale est une très bonne nouvelle. Demain, les habitants et habitantes du Grésivaudan qui travaillent ou se déplacent dans la métropole n'auront plus besoin que d'un seul abonnement et d'une seule carte, et les habitants et habitantes de la métropole bénéficieront eux aussi d'une extension de leur offre avec la possibilité de se déplacer dans le Grésivaudan avec leur abonnement actuel. Nous nous félicitons également que cette harmonisation ne se fasse pas à enveloppe constante. Nous l'avions suffisamment fait remarquer lors de la réforme de la tarification solidaire. Pour le dire, quand ce n'est pas le cas, ce qui nous importe, ce n'est pas combien de paires de recettes amènent cette harmonisation, toutefois bien ce qu'elle apporte comme nouveaux services aux citoyens, aux citoyennes. Oui, il y a une perte de recettes, cependant c'est surtout une augmentation de 5 % du nombre d'usagers, d'usagères qui est attendue. C'est bien cela notre objectif : plus de monde dans les transports en commun pour plus de report modal. C'est le sens de notre syndicat et nous resterons attentifs et attentives à ce que cette trajectoire soit respectée. 2024 est l'année des changements importants sur la tarification des transports en commun. Nous continuons à affirmer que de tels changements n'ont de sens que s'ils offrent plus de droits qu'ils en restreignent. Depuis le début de l'année avec cette deuxième réforme tarifaire, la grille des tarifs a augmenté pour une majorité des publics du ticket unique à 2 €, aux abonnements des jeunes non-étudiant, en passant par le carnet de 10 tickets qui ne devait pas bouger en février, par contre qui prend un petit euro à compter de septembre, ou la fin du ticket famille. La tarification est un levier majeur pour favoriser le rapport modal, que les déplacements soient quotidiens ou ponctuels. Nous sommes inquiets des effets créés par ces grilles tarifaires, notamment sur les jeunes non-étudiants qui n'ont plus de tarif préférentiel. Quels effets sur la fréquentation et le rapport modal ? Nous souhaitons que le SMMAG mette en place une évaluation pour objectiver les impacts sur les publics de ces deux nouvelles grilles tarifaires. Combien d'usagers, d'usagères en plus ou en moins parmi les tranches d'âge ? Nous ne pouvons pas nous permettre de naviguer à vue, et c'est l'objectif de cette demande. Si nous sommes pleinement favorables à la tarification zonale, nous restons convaincus que les effets générés par la réforme de la tarification solidaire et par l'augmentation du prix de certains abonnements et du ticket unique sont un frein à la massification de l'usage des transports en commun. Merci.

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci, il y a-t-il d'autres demandes de prise de parole ? Je n'en vois pas. Moi, je voudrais quand même saluer le fait qu'aujourd'hui, Monsieur le Président CATTIN, nous sommes dans le Pays Voironnais et je trouve que c'est un beau symbole d'adopter cette délibération historique pour l'histoire de notre syndicat ici, à Voiron, puisque nous avons dit évidemment l'avancée que cela représente et les liens qui se créent entre nos territoires. Je ne voudrais pas qu'on croie que le Pays Voironnais est laissé de côté. Vous me permettrez de rendre hommage à l'action de Luc REMOND qui ne peut pas être présent aujourd'hui, en revanche qui a beaucoup travaillé dans ce groupe de travail d'harmonisation et qui a fait aussi avancer la cause du Pays Voironnais sur la question, puisque les tarifs du réseau du Pays Voironnais ont été construits sur le même principe que celui de ce nouveau grand réseau SMMAG, et c'est important, sur les tranches d'âge qui sont aujourd'hui harmonisées y compris pour les habitants du Pays Voironnais. Le système que nous avons pensé est un système qui anticipe l'avenir et qui permettra demain, le moment venu, d'intégrer le réseau du Pays Voironnais lorsqu'il le souhaitera, sans avoir à reprendre les grilles tarifaires, sans à faire évoluer les tarifs pour nos usagers. C'est une véritable anticipation et qui s'inscrit d'ailleurs dans la lignée des propos que j'ai entendus chez les uns et les autres. Le Pays Voironnais, lui aussi, renouvelle son système de billettique prochainement pour être exactement sur le même système qui permettra les mêmes fonctionnalités. Nous sommes toujours dans cette démarche de simplification, d'harmonisation à l'échelle de notre grand territoire. Chacun y va avec son rythme, ce qui compte, c'est l'atteinte de l'objectif poursuivi. Je voudrais aussi remercier l'ensemble des intervenants. J'entends ici une grande unanimité sur l'avancée de cette délibération et je m'en félicite, parce que c'est tout simplement une réalité pour nos usagers, nos habitants du territoire. Chacun y portera évidemment son appréciation et ses commentaires qui lui sont propres. Je voudrais juste rappeler qu'il n'y a pas d'augmentation de tarif qui est souhaitée ou qui évolue. Par contre, il y a régulièrement, oui, comme dans tous les services, des actualisations tarifaires au regard de l'inflation. Donc au SMMAG comme ailleurs, comme nous le faisons sur l'ensemble des services, qu'ils soient d'ailleurs publics ou privés, comme nous le faisons chacun dans nos actions locales, d'ailleurs dans nos communes, ici et là, et c'est bien normal. Je ne voudrais pas qu'on se trompe sur cette question. Il n'y a pas d'augmentation générale des tarifs, comme cela a été dit, même une baisse assez importante pour une grande majorité de nos usagers. Après, oui, il peut y avoir des actualisations, comme cela se fait régulièrement. Je crois qu'il y a aussi des logiques de construction sur cette tarification qu'il faut souligner. Les tarifs qui ont été revus en février ne sont pas repris au premier septembre. C'est assez logique pour qu'ils le soient uniquement réactualisés le moment venu, lors de la prochaine actualisation sur 2025. Vous aurez remarqué qu'un certain nombre de titres ne bougent pas par souci de visibilité pour nos usagers, pour ne pas faire évoluer les prix en permanence. Puis, je voudrais aussi avoir une attention pour un certain nombre de publics fragiles. Cela a été dit aujourd'hui : nous parlons de la tarification zonale. S'il y a tarification zonale, c'est parce qu'il y a aussi une évolution de l'offre du transport en commun, qui est extrêmement conséquente à partir du premier septembre prochain, puisque nous avons vraiment de nouvelles lignes, de nouvelles fréquences sur un certain nombre de parties du territoire. Je veux aussi ici avoir une pensée pour nos collègues, qui ne sont pas forcément ceux qui s'expriment le plus, qui ont aussi des besoins en matière de transport. Je vois monsieur le maire de NOTRE-DAME-DE-MESAGE qui est là, et ce sont des territoires aussi qui sont en attentes de progression sur les questions de transports en commun. C'est la raison pour laquelle nous avons aussi voulu reprendre des lignes dites de périphérie, pour augmenter les offres, pour augmenter les fréquences horaires, je pense à la desserte du grand sud. Simon FARLEY est là, et qui étaient des choses attendues, des liaisons directes entre le Grésivaudan et la métropole, comme l'a rappelé aussi le président BAILE et le président FERRARI. Ce sont des éléments qui s'accompagnent de cette réforme tarifaire. Elle n'a pas de sens si elle n'est pas couplée à ces évolutions positives d'offres. Et puis, il y a aussi, effectivement, cette tarification solidaire. Je ne voudrais pas qu'on considère cela comme quelque chose de banal. C'est quelque chose d'extrêmement important, puisque nous avons aujourd'hui 18 000 habitants de plus dans ce territoire qui vont être éligibles à une tarification solidaire, avec une nouvelle tranche à 30 % de réduction qui n'existait pas auparavant, qui est assez unique dans notre pays, puisque nous allons chercher et accompagner des publics qui ont des revenus qui, globalement, tournent autour du SMIC. Ceux souvent qu'on oublie. On entend toujours les aides, c'est pour les mêmes, c'est quand on a des grandes difficultés, et sinon on est oublié. Bien précisément, dans cette réforme, nous prenons aussi en compte ces gens-là, bien sûr, les publics fragiles, c'est normal, aussi, ces revenus, parfois difficiles, qui sont toujours à la frange, à la marge des seuils, et c'est aussi le sens de cette nouvelle tranche. Ensuite, nous avons une tarification solidaire qui monte jusqu'à moins 96 % de réduction. Je ne voudrais pas qu'on l'oublie également, parce que c'est aujourd'hui, en termes de tarification solidaire, la plus forte de France. D'ailleurs j'observe que de nombreux réseaux nous prennent en exemple sur

cette question et le reproduisent. Je crois qu'il faut aussi s'en féliciter collectivement, tout comme il faut avoir de l'attention pour les publics fragiles, quels qu'ils soient, étudiants ou pas. Sur ce point, je rejoins madame PFISTER et d'ailleurs c'est bien pour cela que nous avons engagé un travail de partenariat avec le CROUS, avec une automaticité entre les échelons des boursiers les plus précaires et la tarification solidaire de premier niveau. Ça aussi, c'est quelque chose d'important et qui a été possible parce que nous avons eu ce travail partenarial en lien avec les uns et les autres. Je ne veux pas être plus long. Je voulais bien rappeler la vision d'ensemble de cette réforme. Il ne s'agit pas qu'une affaire de tarif, il s'agit aussi d'une affaire de service global pour les habitantes et les habitants de notre territoire, et je crois que c'est cela qui doit nous importer, et quel que soit l'endroit où nous habitons, que nous habitions en centre urbain ou bien en périphérie ou sur les coteaux. C'est aussi ça le sens de notre syndicat. En tout cas, merci à chacune et à chacun pour votre soutien et pour votre implication sur ce point, et maintenant à nous de le faire connaître et de le diffuser auprès de nos habitants et de nos usagers. Je vous propose de mettre aux voix cette délibération. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? Trois ou quatre ? Trois, quatre. C'est dommage, il y a donc quatre abstentions et la délibération est adoptée.

Exposé des motifs

La délibération du Comité Syndical du 15 décembre 2022 sur la tarification des réseaux MTag et MTouGo a précisé la démarche d'harmonisation de la tarification des réseaux du Smmag en trois étapes :
- la première au 1er janvier 2023 a permis de proposer des titres attractifs et communs au deux réseaux pour les moins de 11 ans ;
- la deuxième, au 1er février 2024 a permis l'harmonisation des tarifications solidaires ainsi que celles pour les jeunes de 11 à 17 ans et des jeunes de 18 à 25 ans (délibération du 16 novembre 2022);
- la troisième et dernière pour septembre 2024 prévoit les dernières mesures de finalisation de la convergence à l'échelle du SMMAG, ainsi qu'une déclinaison zonale des tarifs

L'objet de la présente délibération est de proposer une tarification unique pour les transports en commun organisés par le SMMAG.

Etat des lieux des tarifications en vigueur actuellement

Après deux étapes successives d'harmonisation, les tarifications des réseaux MTag et MTougo présentent des similitudes fortes :

- les catégories d'âges sont identiques pour les moins de 26 ans (moins de 5 ans, 11-17 ans, 18-25 ans étudiant)
- la tarification solidaire présente des tranches de revenus identiques, et s'applique à tous sans distinction de profil

Il subsiste quelques différences sur les classes d'âge, les titres proposés, les statuts ou les modalités d'utilisation des abonnements :

- Sur les classes d'âge :

MTougo propose des abonnements mensuels ou annuels pour les 18 ans et plus (hors étudiants), alors que MTag propose des tarifs d'abonnements différenciés pour les personnes de 18 à 64 ans, et pour les 65 ans et plus. De plus, il existe un tarif annuel spécifique pour les 75 ans et plus.

- Les titres suivants existent dans la gamme tarifaire MTag et pas dans celle de Tougo :
    - Un titre journée (Visitag), décliné en une grille appelée « Business Tag » proposant des tarifs dégressifs sur des titres de 1 à 7 jours
    - Un abonnement « sur mesure » ou « post-paiement », qui propose une facturation des trajets réellement réalisés à la fin de chaque mois
    - Le titre « 10 voyages groupe » : permet d'effectuer un voyage pour un groupe de 10 à 40 personnes selon conditions (horaires, lignes empruntées)

    - Le titre « collectivités 10 voyages » permet de vendre aux collectivités un carnet de 10 voyages sous la forme de 10 fois un ticket (au prix du ticket carnet)

- Des réductions pour les titulaires d'une carte mobilité inclusion « invalidité »
    - Un titre 10 voyages à tarif réduit
    - Des tarifs d'abonnements équivalents aux tarifs établis pour les 65 ans et plus

- Sur les modalités d'utilisation :
    - Les abonnements mensuels MTag sont dit « glissants » (ils ouvrent une période de libre circulation de 30 jours à la première validation), alors que les mensuels MTougo sont dit « calendaires » (ils sont valables un mois donné)
    - Les abonnements annuels jeunes et étudiants sur MTougo sont calés sur l'année scolaire (1er septembre au 31 aout), alors qu'ils peuvent être acheté pour démarrer au début de n'importe quel mois sur MTag

Proposition de tarification zonale

La délibération du 15 décembre 2022 donnait comme axe de travail la définition d'une tarification dite « zonale », permettant de prendre en compte les différences de tarif et de préserver les niveaux de recettes.

La proposition de zonage est basée sur les périmètres institutionnels des collectivités ayant délégué leur compétence transport public au SMMAG, à savoir Grenoble Alpes Métropole et la Communauté de communes du Grésivaudan.
Le territoire sur lequel le SMMAG organise les réseaux de transports collectif est donc découpé en deux zones :

- La zone 1 regroupant toutes les communes composant Grenoble Alpes Métropole
- La zone 2 regroupant toutes les communes composant la communauté de communes de Grésivaudan

Le principe tarifaire proposé est le suivant :

- Les tarifs de la zone 1 sont également valables sur l'ensemble du ressort territorial du SMMAG et permettent d'emprunter toutes les lignes de transport organisées par le SMMAG.
- Les tarifs de la zone 2 permettent de voyager à l'intérieur de la zone 2 sur les lignes de transport organisées par le SMMAG

Pour simplifier, cela entraine deux niveaux de tarif : un tarif pour voyager sur l'ensemble de la zone (appelée zone SMMAG) et un tarif pour voyager uniquement dans la zone 2 (appelée zone Grésivaudan).

Etablissement d'une gamme tarifaire commune

Pour harmoniser les gammes tarifaires actuelles, il est proposé de se baser sur la gamme tarifaire MTag et de décliner des tarifs par zone.

Cependant, afin de veiller à ne pas complexifier inutilement la gamme tarifaire, il est proposé de conserver les titres ou profils suivants spécifiquement en tarification Zone 1 :

- L'abonnement annuel pour les 75 ans et plus, en sachant qu'avec la déclinaison du profil d'âge 65 ans et plus sur la zone 2, les habitants du Grésivaudan concernés vont déjà bénéficier de réductions sur les abonnements qui n'existent pas aujourd'hui.
- Le titre 1 jour et sa déclinaison en « business Tag »
- Le titre 10 voyages groupe
- Le titre 10 voyages collectivités

Par ailleurs, pour des considérations techniques liées à la billettique, le tarif « sur mesure » ou « post-paiement », sera décliné uniquement sur l'application mobile pour la zone 2.

Les 2 gammes tarifaires actuelles comportent des titres de transports spécifiques pour les jeunes de 11 à 17 ans : ils peuvent choisir un abonnement libre circulation, ou un titre dit « contraint » qui ne fonctionne qu'en période scolaire et pour un nombre limité de trajets par semaine (le « Pass Scolaire » sur MTougo et le « Scolaire Zone Peu Dense sur MTag). Ces titres n'ont cependant pas les mêmes ayant-droits sur les deux réseaux. En vue de simplifier, il est proposé de les supprimer pour ne conserver que les titres libre-circulation pour cette tranche d'âge des 11-17 ans.

Fixation des niveaux de tarif

Pour les tarifs de la zone SMMAG, il est proposé de conserver les niveaux de prix appliqués sur le réseau MTag.

De même, pour les tarifs de la zone 2, il est proposé de se baser sur la tarification MTougo. Pour prendre en compte la suppression du « Pass scolaire » (44,50€/an) au profit d'un abonnement libre circulation, le prix de l'abonnement annuel sera fixé à 52€ (avant inflation) pour les 11-17 ans et les 18-25 ans étudiant (contre 130€ actuellement).

La gamme tarifaire MTougo propose actuellement deux niveaux de prix pour les titres « PDE » accordés aux salariés des entreprises (150 ou 225 € / an selon des critères géographiques). Dans une optique de simplification, il est proposé de ne conserver que le titre à 225€ (avant inflation) l'année (qui offre déjà une réduction importante de 25% par rapport au plein tarif).

Dispositions diverses

Le système billettique du réseau MTougo sera renouvelé au cours du 1er semestre 2025, et le choix s'est porté sur le même système que celui utilisé par MTag.
Dans la période de cohabitation entre les 2 systèmes, le paiement par carte bancaire sans contact ne sera pas possible à l'intérieur des lignes du réseau MTougo, et la validation de tickets papier avec des QR code non plus.
Ainsi, la vente à bord et le ticket SMS sont maintenus au tarif actuel pour les titres Zone 2, afin que les usagers puissent acquérir un ticket unité comme aujourd'hui.

Application de l'inflation

La grille tarifaire proposée pour les 2 zones tient compte d'une augmentation moyenne pondérée des tarifs du niveau de l'inflation, estimée à 2,6% dans le projet de loi de finances pour 2024. La dernière estimation de l'Insee est de 3% sur un an à fin février 2024.

La grille tarifaire applicable au 1er septembre 2024 sur les lignes de transport organisées par le SMMAG est présentée en annexe.

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 sur la tarification des 15 décembre 2022 et 16 novembre 2023,

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 04 avril 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- De remplacer les gammes tarifaires MTag et MTougo par une gamme tarifaire unifiée, dont les tarifs sont déclinés de manière zonale, pour toutes les lignes de transport dont il a la charge, et basée sur la gamme tarifaire MTag

- De créer une zone 1 correspondant au territoire de Grenoble Alpes Métropole et une zone 2 correspondante au territoire de la communauté de communes du Grésivaudan
- De fixer des tarifs pour la zone 1 permettant de voyager à la fois en zone 1 et en zone 2
- De fixer des tarifs pour la zone 2 permettant de voyager uniquement en zone 2
- De se baser sur les niveaux de tarifs MTag en vigueur pour la tarification Zone 1, en y ajoutant une augmentation au niveau de l'inflation en moyenne pondérée
- De se baser sur les tarifs MTougo en vigueur pour la tarification Zone 2, en y ajoutant une augmentation au niveau de l'inflation en moyenne pondérée
- De supprimer les titres scolaires spécifiques (Pass scolaire MTougo et Scolaire zone peu dense sur MTag)

16 voix pour, 4 abstention (Pierre BEJJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Laura PFISTER)
Grenoble-Alpes Métropole : 12 voix pour, 4 abstention (Pierre BEJJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Laura PFISTER)
Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour
Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.

Politique de déplacements

- **Délibération n°20 - Mobilités urbaines - Opérations de grandes révisions dites de mi-vie du tramway CITADIS - Autorisation du président à signer un marché d'expertise structure.**

Monsieur le Président Sylvain Laval : Nous en venons à la délibération relative à l'opération de grandes révisions des rames de tramways. Citadis. La parole est au vice-président : Brahim CHERAA.

Brahim CHERAA: Merci Monsieur le président. Une délibération aussi très importante, qui va en amener d'autres très importantes. Dans le cadre de la révision, amivie de tramways Citadis. Pour rappel, c'est 50 tramways, pour un montant prévisionnel d'investissement de 35 millions euros, ce n'est pas rien. Un montant qui sera affiné après le diagnostic et après les échanges qu'on va avoir avec l'industriel. Pour arriver à ce diagnostic, il nous faut, avec M'Tag notamment, réaliser des expertises sur une rame témoin pour définir le programme d'opération qui sera nécessaire à garantir, un l'exploitation des Citadis dans des conditions sécuritaires d'origine pour les 15 prochaines années, de mettre en conformité le matériel à la réglementation en vigueur, d'anticiper une augmentation de la durée d'exploitation de 10 années supplémentaires, puisque la volonté qu'a le SMMAG c'est de repousser ça, parce qu'on a des trams qui sont globalement en bon état. C'est contre-productif en terme environnemental, d'avoir des rames qui sont en bon état et que, par des réglementations assez lourdes, le président parlait du carcan administratif, qui nous oblige à aller en racheter d'autres alors qu'on peut potentiellement les faire circuler, 10 voire 15 années supplémentaires. Dans cette expertise, on anticipe cette augmentation de 10 années. Bien entendu, sous l'aval et l'autorisation du STRMTG, il est envisagé cinq expertises, que ce soit sur la structure, l'électronique, l'électrique hydraulique, les moteurs et afin de limiter l'immobilisation, les expertises s'effectueront sur une seule rame témoin. Néanmoins, un échantillonnage d'une rame sur les 50 ne permet pas de réaliser quelque chose d'assez représentatif à 100 %. C'est pour ça qu'il est important de souligner le potentiel delta entre la rame témoin, la rame de tête et la rame de série, avec pour conséquence sûrement des travaux supplémentaires à prévoir au besoin. Pour cela, un appel d'offres a été ouvert en septembre 2023 sur la base d'un montant prévisionnel pour cette rame de 550 000 €. Après analyse des offres, la commission d'appel d'offres du SMMAG, réuni le 4 avril 2004, a attribué le marché aux sociétés Contretemps, Safra et Vibratec pour un montant de 549 664 €. Il vous est donc, par ces délibérations, proposé d'autoriser le président à signer ce marché.

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci, y a-t-il des demandes d'intervention ? Je n'en vois pas. Je propose de mettre aux voix cette délibération qui n'est quand même pas une petite affaire au passage. Encore quelques millions pour faire fonctionner notre réseau, je le dis, et quelques années de travail. Pas d'opposition, pas d'abstention, c'est donc adopté.

Exposé des motifs

Le SMMAG accompagné de son Mandataire, M'TAG doit réaliser les expertises nécessaires à la définition du programme des opérations de Grande Révision dites de mi-vie du tramway Citadis.

Ces expertises auront pour objectif de faire un état à mi-vie du matériel roulant Citadis. De ces constats découleront les opérations nécessaires à :

- Garantir l'exploitation des Citadis dans des conditions sécuritaires GAME à l'origine, et avec un taux de fiabilité et de disponibilité conformes aux attentes contractuelles pour les 15 prochaines années à minima.
- Mettre en conformité du matériel à la réglementation en vigueur : PMR/UFR, freinage d'urgence….
- Anticiper une durée de vie de 40 ans du Citadis, sous réserve du résultat des expertises sur l'état actuel de la structure et de l'autorisation du STRMTG pour une exploitation de 10 années supplémentaires.

Il est envisagé de réaliser 5 expertises selon les différents types de problématiques et sous-systèmes critiques identifiés (structure, électronique, électrique, hydraulique, moteurs).

Afin de limiter l'immobilisation, les expertises s'effectueront sur une rame uniquement. La durée d'immobilisation de celle-ci est estimée à un an pour l'expertise de la structure. M TAG choisira la rame à expertiser en fonction de son kilométrage (de son âge), et de sa connaissance des rames. Néanmoins, un échantillonnage d'une rame sur un parc de cinquante ne permettra pas de réaliser des expertises représentatives à 100%, il est donc important de souligner que la présence d'un delta entre la rame expertisée, la rame tête de série, et la série est à prévoir ; des travaux supplémentaires seront alors à prévoir au besoin.
Le programme technique de la grande révision du Citadis sera rédigé en fonction du résultat des différentes expertises.

Ainsi, un appel d'offre ouvert pour un marché d'expertise de la structure de la rame témoin du CITADIS a été lancé le 24 septembre 2023 sur la base d'un montant prévisionnel de 550 000 € HT.

A l'issue de l'analyse des offres, la commission d'appel d'offre du SMMAG, réunie le 4 avril 2024, a attribué le marché **aux sociétés en cotraitance SAFRA et VIBRATEC pour un montant de 549 664,00 € HT.**

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
Vu la décision de la commission d'appel d'offres du 4 avril 2024,

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 04 avril 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Autorise le Président à mettre au point et à signer le marché d'expertise structure relatif à la réalisation des opérations de grandes révisions dites de mi-vie du tramway CITADIS aux sociétés en cotraitance SAFRA et VIBRATEC pour un montant de 549 664,00 € HT.

20 voix pour
Grenoble-Alpes Métropole : 16 voix pour
Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour
Conclusions adoptées à l'unanimité.

- **Délibération n°21 - Mobilités urbaines - Renouvellement de l'infrastructure billettique du réseau de transports en commun de l'agglomération grenobloise - Autorisation au Président à signer un avenant n°5 au marché n° 2018- 112 passé avec la société CONDUENT afin d'étendre le système billettique en place aux territoires du Grésivaudan et du Pays Voironnais**

Monsieur le Président Sylvain Laval : Nous en venons à la délibération suivante, qui est relative au renouvellement de l'infrastructure billettique par un nouvel avenant. La parole est à François BERNIGAUD.

François BERNIGAUD: Dans la suite de la délibération précédente sur l'unification tarifaire, il convient maintenant d'adapter les systèmes techniques pour qu'ils soient capables de proposer le parcours

usager qui correspond à ce nouveau monde de la tarification unifiée. Je rappelle en prologue, que la billettique Tag a été rénovée et déployée à partir de 2020. Je vous ai fait voter successivement quatre avenants au marché de la billettique et le quatrième était réputé être le dernier du marché et mentionnait la conclusion de ce marché et marquait le déploiement définitif de la billettique sur le réseau Tag. Aujourd'hui, il faut que cette billettique soit capable de vendre l'offre unifiée sur l'ensemble des autres réseaux du ressort territorial. Le service fait une analyse juridique qui l'a conduit à retenir l'option juridique d'un avenant à ce marché. C'est pourquoi, dans les formes, la décision de la mise à jour de la billettique se présente sous la forme d'un avenant au marché de la billettique. En ce qui concerne les réseaux concernés, nous avons, d'une part, le fait que la billettique sur le réseau de la CAPV et de la CCLG procède d'un marché qui est terminé, qui était dans un groupement de commandes au niveau du département de l'Isère et ces systèmes-là sont en voie d'obsolescence et ne sont pas capables de supporter la nouvelle tarification. Nous avons la décision de la CAPV de rejoindre cette billettique qui permet la vente sur l'ensemble du réseau, et nous avons le renouvellement de la DSP de Tougo qui est en cours. Pour cela, le marché va être étendu pour équiper les bus de valideurs de nouvelles générations, les terminaux des points de vente en agence, les terminaux des points de vente des revendeurs et des distributeurs et les portables de contrôle des contrôleurs. À cela s'ajoute des adaptations logicielles pour adapter le dimensionnement des systèmes, réaliser la migration des données et adapter les interfaces avec les systèmes techniques des opérateurs, notamment des systèmes de communication avec les bus et d'informations voyageurs. L'objet de la délibération est d'autoriser le président à voter cet avenant pour un montant de 2 420 000 € auprès de la billettique en titre du marché.

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci beaucoup pour cette présentation. Y a-t-il des demandes de prise de parole ? Je n'en voie pas. Je propose de mettre aux voix. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? C'est donc adopté.

Exposé des motifs

Le marché de renouvellement de l'infrastructure billettique du réseau de transports en commun de l'aire grenobloise a été notifié en décembre 2018.

En mars 2021 ce marché a fait l'objet d'un avenant n°1 visant à acter la mise en place de fonctionnalités complémentaires, à adapter le planning au travers de la création de différents « lots fonctionnels » et à traiter contractuellement des adaptations du déroulement des chantiers de déploiement.

En octobre 2021 ce marché a fait l'objet d'un avenant n°2 visant à acter la mise en place de fonctionnalités complémentaires ainsi que le redécoupage en lots 2, 3 et 4. La mise en production du Lot N°2 au 02 novembre 2021, suivie de la livraison d'un Lot complémentaire 2bis sur février 2022.

En décembre 2021, ce marché a fait l'objet d'un avenant n°3 permettant de revoir la priorisation des livraisons des différentes fonctionnalités prévues afin de pouvoir intégrer la Brique Transport en Commun dans l'offre de services MaaS de la région Grenobloise ou Pass'Mobilités à l'été 2022, tout en assurant le déploiement de fonctionnalités complémentaires essentielles à la bonne exploitation de la billettique fin 2022.

En décembre 2022, ce marché a fait l'objet d'un 4ème avenant au marché pour traiter les dysfonctionnements apparus sur le système Billettique lors de la rentrée scolaire de septembre 2022, ou encore des fonctionnalités complémentaires, demandées par l'exploitant du réseau TAG pour faciliter l'utilisation du système billettique.

L'ensemble de ces avenants ont permis le déploiement de la nouvelle billettique sur le réseau M TAG et d'offrir les nouvelles fonctionnalités attendues par les usagers, le SMMAG et l'exploitant.

Pour permettre le déploiement d'une tarification coordonnée sur son périmètre, le SMMAG en tant que porteur de la compétence obligatoire tarification et distribution a décidé de déployer et d'étendre la solution billettique aux autres réseaux du syndicat mixte, à savoir le réseau de transport du pays Voironnais et celui du Grésivaudan. La mise en place d'un nouveau système est d'autant plus nécessaire que les systèmes billettiques de ces deux réseaux sont devenus obsolètes.

Cette extension doit aboutir à la mutualisation de l'infrastructure billettique (système d'exploitation central, matériels, référentiel clients commun aux 3 réseaux, etc.) afin de proposer les mêmes services aux usagers (système QRCODE pour titres à usage unique, paiement sans contact, supports de distribution unifiés, …), et d'assurer à terme une tarification coordonnée entre les réseaux de transport collectif au sein du périmètre du SMMAG.

Pour ce faire, le SMMAG fait valoir la clause de réexamen (§7.6 du CCAP) du marché 2018-112 notifié à Conduent l'actuel fournisseur du système billettique. Cette clause de réexamen prévoyait la possibilité d'étendre le système en cas d'extension du périmètre institutionnel du SMTC. Cette clause permet au SMMAG de contractualiser un cinquième avenant avec l'industriel Conduent.

Cet avenant 5 avec la société CONDUENT définit l'ensemble des besoins nécessaires à l'extension du système billettique en place aux réseaux de transport du Grésivaudan et du Pays Voironnais. L'investissement comprend une nouvelle phase d'études, de développements, d'intégration avec les systèmes en interface sur les réseaux concernés, des tests, puis une phase de mise en production suivie d'une nouvelle garantie générale, et ce sur les 2 réseaux.
Le nouveau système billettique sera un outil au service de la future tarification unifiée sur le périmètre du SMMAG ; l'intégralité des fonctionnalités sera opérationnelle pour les usagers courant 2025. *A noter que des études sont actuellement menées en parallèle afin de définir précisément les possibilités techniques et limites de communication entre les systèmes billettiques actuellement en place sur les réseaux TAG et Tougo, pour la rentrée de septembre 2024.*

Toutes les fonctionnalités billettiques aujourd'hui déployées sur le réseau TAG seront reconduites sur les réseaux de la CAPV et Tougo ; tout comme sur le réseau TAG il a également été prévu de maintenir la vente à bord des bus/cars, mais de ne pas les équiper de pupitre de vente. Cela génère une économie de plus de 400k€ HT.

Le présent avenant représente une plus-value de 2 420 263,00€ HT, portant le nouveau montant du marché à 12 707 336,91€HT, ce qui représente une augmentation de +45% par rapport au montant du marché initial. Cette opération sera financièrement assumée à part égale, entre les territoires du Voironnais et du Grésivaudan.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
Vu la délibération du 12 février 2015, autorisant le lancement de l'opération de renouvellement du système billettique qui arrivait à obsolescence,
Vu la délibération du 1er février 2018, arrêtant le programme pour le renouvellement du système billettique dont le coût prévisionnel s'élevait à 10 960 000 €HT,
Vu délibération du 8 novembre 2018, attribuant le marché pour le renouvellement de l'infrastructure billettique du réseau de transports en commun de l'agglomération grenobloise
à la société CONDUENT pour un montant de 8 760 128,00 € HT,
Vu la délibération du 25 mars 2021, autorisant le Président à signer un avenant n°1 au marché d'un montant de 720 825,55 € HT,
Vu la délibération du 23 septembre 2021, autorisant le Président à signer un avenant n°2 au marché, d'un montant de 445 191 €HT,
Vu délibération du 24 mars 2021, autorisant le Président à signer un avenant n°3 au marché, sans incidence financière,
Vu la délibération du 9 mars 2023 autorisant le Président à signer un avenant n°4 au marché d'un montant de 360 929.36 €HT,

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 4 avril 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG.

- Décide d'autoriser le Président à signer un avenant n°5 au marché n° 2018- 112 passé avec la société CONDUENT afin d'étendre le système billettique en place aux territoires du

Grésivaudan et du Pays Voironnais, pour un montant de 2 420 263,00€ HT, portant le nouveau montant du marché à 12 707 336,91€HT.

-

20 voix pour
Grenoble-Alpes Métropole : 16 voix pour
Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour
Conclusions adoptées à l'unanimité.

- **Délibération n°22 - Compétences obligatoires - Enquête origine destination sur l'ensemble du réseau de transports en commun de l'aire Grenobloise - Autorisation donnée au Président de signer le marché**

Monsieur le Président Sylvain Laval : Nous en venons à la délibération relative à l'enquête origine destination sur l'ensemble du réseau de transport en commun de l'aire grenobloise. La parole est à la vice-présidente Laëtitia RABIH.

Laëtitia RABIH: Merci beaucoup. Il s'agit effectivement, comme vous l'avez dit, de vous autoriser, président, à signer l'accord cadre portant sur l'enquête origine destination pour dimensionner l'offre de transport en commun et les équipements aux arrêts. Le SMMAG, la SPL M'Tag s'appuient effectivement principalement sur ces données de fréquentation qui sont issues de ces enquêtes. Ce sont des enquêtes qui alimentent également l'observatoire des déplacements, les outils de modélisation et l'ensemble des études prospectives relatives à l'évolution du réseau TC. Il y a donc une enquête effectivement qui sera réalisée à l'automne 2024. Elle permettra au comité syndical de disposer dès 2025 du diagnostic actualisé de la situation. Comme en 2016, il vous est proposé d'enquêter toute la journée et pas seulement aux périodes de pointes, afin de mieux affiner notre connaissance et de mieux connaître la distribution des horaires des voyages. Une procédure de passation d'appel d'offres a été ouverte. Il y a effectivement deux tranches : une tranche ferme, une tranche optionnelle, qui comporte à la fois une partie marché ordinaire et une partie accord-cadre à bon de commande, avec un montant maximum fixé par tranche conformément au code de la commande publique. Vous avez en ce sens les cinq tranches qui vous sont présentées, à la fois pour les lignes de tramways régulières, de bus et de cars région, les lignes urbaines du Pays Voironnais, les lignes fortes interurbaines du Pays Voironnais, les lignes régulières interurbaines du Pays Voironnais et les lignes express dans le Pays Voironnais. Un avis d'appel public à concurrence a été envoyé le 5 février dernier. La date limite des remises des offres était prévue le 8 mars. Il a été procédé à l'ouverture des plis le 11 mars 2024 et je remercie d'ailleurs les membres de la commission d'appel d'offres pour leur travail. Quatre offres ont été remises et relayées sur la base de critères de jugements pondérés. Ils vous sont mentionnés, à la fois prix des prestations et valeurs techniques et, à l'issue de l'analyse des offres, la commission d'appel d'offres du SMMAG, qui s'est réuni le 4 avril dernier, a attribué le marché à l'entreprise Alice dont l'offre est jugée économiquement la plus avantageuse.

Monsieur le Président Sylvain Laval : Merci beaucoup. Y a-t-il des demandes de prise de parole? Je vous propose de mettre aux voix la délibération. Y a-t-il des oppositions, des abstentions ? C'est donc adopté. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

La présente délibération a pour objet d'autoriser le Président à signer l'accord-cadre portant sur l'Enquête origine-destination sur l'ensemble du réseau de transport en commun de l'aire grenobloise.
Pour dimensionner l'offre de transport en commun et les équipements aux arrêts, le SMMAG et la SPL M-TAG s'appuient principalement sur les données de fréquentation issues des enquêtes origine-destination. Ces enquêtes alimentent également l'observatoire des déplacements, les outils de modélisation et l'ensemble des études prospectives relatives à l'évolution du réseau de transports en commun.

Afin de connaître la fréquentation du réseau de transports en commun, il a été proposé de réaliser une nouvelle enquête origine-destination à l'automne 2024. Cette enquête permettra au comité syndical du SMMAG de disposer, dès 2025, d'un diagnostic actualisé de la situation. Comme en 2016, il est proposé d'enquêter toute la journée et pas seulement aux périodes de pointe, pour mieux connaître la distribution horaire des voyages. Cette enquête de base est complétée par des tranches optionnelles qui concernent des enquêtes sur les services scolaires, les lignes express et périurbaines

Cars région, ou encore les lignes pénétrantes du Pays Voironnais. Les enquêtes sont prévues sur une période d'environ huit semaines durant l'hiver 2024-2025, hors vacances scolaires.
Le marché est conclu pour une période de vingt-quatre mois.

La procédure de passation est l'appel d'offres ouvert. Elle est soumise aux dispositions des articles L. 2124-2, R. 2124-2 1° et R. 2161-2 à R. 2161-5 du Code de la commande publique.
Le marché à tranches sera conclu en application des articles R. 2113-4 à R. 2113-6 du Code de la commande publique.

La tranche ferme et les tranches optionnelles comportent à la fois une partie marché ordinaire et une partie accord-cadre à bons de commande avec un montant maximum par tranche, passé en application des articles L2125-1 1°, R. 2162-1 à R. 2162-6, R. 2162-13 et R. 2162-14 du Code de la commande publique.

En ce sens, les prestations sont divisées en 5 tranches :

Tranches	Désignation
TF	Lignes tramway, régulières de bus et de car région
T01	Ligne urbaines du Pays Voironnais
T02	Lignes fortes inter-urbaines du Pays Voironnais
T03	Lignes régulières inter-urbaines du Pays Voironnais
T04	Lignes express dans le Pays Voironnais

Un avis d'appel public à la concurrence a été envoyé le 5 février 2024 au BOAMP, JOUE, sur le site de Grenoble Alpes Métropole et sur le profil acheteur AWS. La date limite de remise des offres était prévue le 8 mars 2024. Il a été procédé à l'ouverture des plis le 11 mars 2024.

Quatre offres ont été remises et analysées sur la base de critères de jugement pondérés comme suit :

1-Prix des prestations	**40.0**
1.1-Prix forfaitaire (montant total DPGF en € HT)	*35.0*
1.2-Prix unitaires (montant total DQE en € HT)	*5.0*
2-Valeur technique	**60.0**
2.1-Qualité et pertinence des méthodes proposées (depuis la reformulation jusqu'au rendu)	*40.0*
2.2-Qualité de l'équipe dédiée au projet (compétences et expériences, organisation et disponibilité, références similaires)	*20.0*

A l'issue de l'analyse des offres, la commission d'appel d'offres du SMMAG, réunie le 4 avril 2024 a attribué le marché à l'entreprise ALYCE (92 SCEAUX), dont l'offre est jugée économiquement la plus avantageuse.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
Vu la décision rendue par la commission d'appel d'offres du 4 avril 2024,

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 04 avril 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Autorise le Président à signer le marché relatif à l'Enquête origine-destination sur l'ensemble du réseau de transport en commun de l'aire grenobloise, avec l'entreprise ALYCE (92 SCEAUX) ont l'offre est jugée économiquement la plus avantageuse pour les montants suivants :

Tranches	Désignation	Prix forfaitaire en € HT	Montant maximum en € HT
TF	Lignes tramway, régulières de bus et de car région	499 400,00	75 000,00
T01	Ligne urbaines du Pays Voironnais	16 400	15 000,00
T02	Lignes fortes inter-urbaines du Pays Voironnais	6 980	10 000,00
T03	Lignes régulières inter-urbaines du Pays Voironnais	3 990	8 000,00
T04	Lignes express dans le Pays Voironnais	4 430	4 000,00

24 voix pour
Grenoble-Alpes Métropole : 16 voix pour
Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour
Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour
Département de l'Isère : 1 voix pour
Conclusions adoptées à l'unanimité.

L'ordre du jour est épuisé. Je vous souhaite une très bonne journée et je vous invite tous à l'inauguration du lancement du service MVelo+ dans le Voironnais, dans quelques minutes, à onze heures, sur la place de la gare. Merci beaucoup.

La séance est levée à 10h50

Le Président,

Sylvain LAVAL

Le Secrétaire de Séance,

Coralie BOURDELAIN