



Syndicat Mixte des Mobilités
de l'Aire Grenobloise

COMITE SYNDICAL DU SMMAG

Séance du jeudi 04 juillet 2024 à 09 heures 00

Procès-Verbal

Le quatre juillet deux mille-vingt-quatre à 9 h 00, le comité syndical du SYNDICAT MIXTE DES MOBILITES DE L'AIRES GRENOBLOISE (SMMAG) s'est réuni dans la Salle du conseil A, Siège de la Communauté de communes Le Grésivaudan, 390 rue Henri Fabre à CROLLES sur la convocation en date du vingt-huit juin 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 : **25**

Présents

Délégués de Grenoble-Alpes Métropole

Titulaires : Sylvain LAVAL, Simon FARLEY, Laurent THOVISTE, Marc ODDON, Dominique ESCARON, Brahim CHERAA, Bertrand SPINDLER, Margot BELAIR, Pierre BEJAJI, Florent CHOLAT, Jean-Paul TROVERO de la n°1 à la n°9.

Délégués de la Communauté de Communes du GRESIVAUDAN

Titulaires : Henri BAILE, Coralie BOURDELAIN, François BERNIGAUD, Christelle MEGRET.

Délégués de la Communauté d'Agglomération du PAYS VOIRONNAIS

Titulaires : Bruno CATTIN, Luc REMOND.

Délégué du Département de l'Isère

Titulaire : Anne GERIN.

Absents avant donné pouvoir sur toute la séance

Délégués de Grenoble-Alpes Métropole

Titulaires : Christophe FERRARI pouvoir à Sylvain LAVAL, Jean-Yves PORTA pouvoir à Simon FARLEY, Maxence ALLOTO pouvoir à Marc ODDON, Alban ROSA pouvoir à Margot BELAIR, Laëtitia RABIH pouvoir à Bertrand SPINDLER, Jean-Paul TROVERO pouvoir à Brahim CHERAA de la n°10 à la n°15.

Délégué de la Communauté d'Agglomération du PAYS VOIRONNAIS
Titulaire : Anthony MOREAU pouvoir à Bruno CATTIN.

Délégué du Département de l'Isère
Titulaire : Sandrine MARTIN-GRAND pouvoir à Anne GERIN.

Absents excusés

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

Délégué du Département de l'Isère
Titulaires : Joëlle HOURS.

Délégué du Département de l'Isère
Titulaire : Christophe SUSZYLO.

François BERNIGAUD a été nommé secrétaire de séance.

Table des matières

Administration générale - Ressources humaines	4
Délibération n°1 Compétences obligatoires - Convention de gestion des services communs entre Grenoble Alpes Métropole, la Ville de Grenoble, le Centre Communal d'Action Sociale de Grenoble et le SMMAG	4
Délibération n°2 - Compétences obligatoires - Adhésion du SMMAG au Service Commun Protection des Données	6
Délibération n°3 - Compétences obligatoires - Désignation des membres de la commission d'appel d'offres constituée entre Grenoble-Alpes Métropole, la Ville de Grenoble, le CCAS de Grenoble et le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise pour la passation des marchés publics et accords-cadres relatifs aux moyens d'information	7
Partenariats - Adhésions - Subventions	9
Délibération n°4 - Mobilités partagées, actives et intermodalité - Convention de partenariat avec le Comité d'Organisation du Tour Nord Isère pour l'organisation de l'édition 2024 de la course Alpes-Grésivaudan Classic - Autorisation donnée au Président à signer la convention.....	9
Partenariats - Adhésions - Subventions	10
Délibération n°5 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Participation du SMMAG à la Foncière Environnementale de l'Isère	10
Relations avec les usagers et opérateurs de mobilité	11
Délibération n°6 - Mobilités urbaines- Accord-cadre à bons de commande - Conception, réalisation de la communication et reprographie, production de supports de communication du SMMAG et de sa marque commerciale M Lot n°2 reprographie- Autorisation donnée au Président à signer l'avenant n°2 au marché n°2022-43	11
Délégation de service public.....	13
Délibération n°7 - Mobilités urbaines - Exploitation du réseau de transport urbain de l'agglomération grenobloise - Rapport du délégataire de l'année 2023	13
Délégation de service public.....	16
Délibération n°8 - Mobilités urbaines - Exploitation du réseau de transport en commun sur le territoire du SMMAG - Présentation et attribution du contrat d'obligation de service public.....	16
Délibération n°9 - Mobilités urbaines - Protocole d'achèvement du contrat d'OSP pour l'exploitation du service de transport public de voyageurs de l'agglomération Grenobloise	26
Nouvelles mobilités	27
Délibération n°10 - Compétences Mobilités actives et intermodalités - Adaptation de la tarification du service "Vélo solidaire".....	27
Multimobilités	29
Délibération n°11 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Création d'un parking de covoiturage à La Buissière : Validation de l'avant-projet.....	29
Politique de déplacements	31
Délibération n°12 - Mobilités urbaines - Marché 2018-112 : Signature d'un avenant 6 correctif (sans incidence financière) de l'avenant 5 pour l'extension du système billettique aux réseaux du Grésivaudan et du Voironnais	31
Politique de déplacements	32
Délibération n°13 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Création d'une liaison inter-rives entre Saint-Ismier et Le Versoud : Validation de l'avant-projet.....	32
Délibération n°14 - Mobilités urbaines - Tarification du réseau M réso.....	34
Délibération n°15 - Mobilités urbaines - Convention portant sur les modalités de délégation de l'exploitation de 5 lignes de transport.....	40

Henri BAILE: Bonjour à toutes et bonjour à tous. Soyez les bienvenus au Grésivaudan et je passe, tout de suite, la parole à Sylvain pour présider la séance.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Bonjour à toutes et à tous. Je vous propose de débiter la séance par l'appel nominal. Pierre BEJJAJI, Margot BELAIR, Maxence ALLOTO est absent. Il a donné pouvoir à monsieur ODDON. Florent Cholat, Alban ROSA est absent. Il a donné pouvoir à madame BELAIR. Jean-Yves PORTA est absent. Dominique ESCARON, Simon FARLEY, Christophe FERRARI est absent. Il a donné pouvoir à Sylvain LAVAL. Sylvain LAVAL, Marc ODDON, Brahim CHERAA, Laëtitia RABIH est absente. Elle a donné pouvoir à Bertrand SPINDLER. Bertrand SPINDLER, Laurent THOVISTE, Jean-Paul TROVERO, Bruno CATTIN, Anthony MOREAU est absent. Il a donné pouvoir à Bruno CATTIN. Luc REMOND, Nadine REUX est absente. Henri BAILE, François BERNIGAUD, Coralie BOURDELAIN, Christelle MEGRET, Anne GERIN, Sandrine MARTIN-GRAND est absente. Elle a donné pouvoir à Anne GERIN. Christophe SUSZYLO est absent. Joëlle HOURS est absente. Le quorum est atteint. Je vous propose de désigner une secrétaire de séance. Y a-t-il un volontaire ? Monsieur BERNIGAUD. Pas d'opposition ? Merci. Monsieur BERNIGAUD est désigné secrétaire de séance. Nous devons approuver le rapport des décisions prises en délégation du conseil. Y a-t-il des remarques ? Je n'en vois pas non plus. Je propose de l'adopter.

Administration générale - Ressources humaines

Délibération n°1 Compétences obligatoires - Convention de gestion des services communs entre Grenoble Alpes Métropole, la Ville de Grenoble, le Centre Communal d'Action Sociale de Grenoble et le SMMAG

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à l'ordre du jour et nous commençons par l'administration générale, avec une convention de gestion des services communs entre Grenoble-Alpes Métropole, la ville de Grenoble, le Centre communal d'action sociale de la ville de Grenoble et le SMMAG. La parole est au vice-président Bruno CATTIN.

Bruno CATTIN: Bonjour à toutes, bonjour à tous. Le premier point concerne la convention de gestion des services communs entre la Métropole, la ville de Grenoble, le Centre communal d'action sociale de Grenoble et le SMMAG. Cette convention définit les modalités de gestion de sept services communs. C'est le contrôle de gestion externe : la santé, prévention, sécurité, archives, veille et information professionnelle, centre d'impression numérique, direction des services d'information et gestion du patrimoine. Vous trouverez dans la note les conventions qui donnent toutes les fiches d'impact de ces différents services. Aujourd'hui, des modifications sont proposées. En premier lieu, ça concerne le service commun, santé, prévention, sécurité. Il est proposé de faire évoluer les missions confiées à ce service-là pour exclure les formations de sécurité obligatoire. En second lieu, il est proposé de faire évoluer le comité de suivi actuel vers un comité de suivi ressources, instance, administration de suivi financier, et de le compléter par un comité technique dédié à la facturation. Le troisième point est la convention de gestion qui porte, je l'ai dit tout à l'heure, sur sept services communs dans lesquels les signataires ne sont pas tous membres. Il est proposé l'ajout de disposition permettant une évolution de la convention moins contraignante lorsque toutes les parties ne sont pas concernées. Dans ce cas-là, les modifications impactant seulement un nombre limité de membres feront l'objet d'un avenant écrit, signé uniquement par les membres concernés. Il est proposé d'approuver cette modification de la convention de gestion.

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

Exposé des motifs

La convention de gestion des services communs entre Grenoble Alpes Métropole, la ville de Grenoble, le Centre Communal d'Action Sociale (CCAS) de Grenoble et le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG), définit les modalités de gestion de sept services communs, le cadre et le calendrier des refacturations ainsi que les dispositions relatives aux locaux hébergeant ces services. Elle est complétée par deux annexes : Annexe 1 : fiches d'impact et Annexe 2 : liste des locaux.

Les services communs concernés sont : Contrôle de Gestion externe, Santé Prévention Sécurité, Archives, Veille et Information Professionnelle, Centre d'impression numérique, Direction des systèmes d'information, Gestion du patrimoine arboré.

Des modifications sont proposées, répondant aux nécessités décrites ci-dessous.

En premier lieu, la modification du périmètre des missions confiées au service commun Santé Prévention Sécurité, souhaitées par ses membres : cette évolution concerne donc uniquement la ville de Grenoble et la Métropole.

Il est proposé de faire évoluer les missions confiées au service commun pour exclure les formations de sécurité obligatoires, qui seront à l'avenir gérées par le service formation de la ville de Grenoble. Le service commun DSPS poursuivra son intervention de conseil dans ce domaine.

En second lieu, suite à la demande formulée lors du Comité de Suivi du 11 janvier dernier, un travail a été effectué par les directions financières de la ville de Grenoble et de Grenoble Alpes Métropole afin de permettre un meilleur suivi financier des services communs. L'objectif est d'articuler, pour chaque service commun, l'élaboration de sa feuille de route avec les calendriers de préparation budgétaire de chacun de ses membres.

Il est proposé de faire évoluer le Comité de suivi actuel vers un Comité de suivi ressources, instance administrative de suivi financier, et de le compléter par un Comité technique dédié à la facturation.

Le Comité de Pilotage thématique de chaque service commun, constitué des élus référents pour chacun des membres, est inchangé : il demeure l'instance de validation de la feuille de route du service, de son organisation et de son mode de fonctionnement. Il valide le bilan annuel établi par le service commun, ainsi que toute modification des clés de répartition.

Enfin, la convention de gestion des services communs entre Grenoble Alpes Métropole, la ville de Grenoble, le CCAS de Grenoble et le SMMAG porte sur sept services communs dans lesquels les signataires ne sont pas tous membres. Aux vues des dispositions actuellement prévues par cette convention, toute évolution nécessite une délibération de tous les membres.

Il est proposé l'ajout de dispositions permettant une évolution de la convention (ou de ses annexes) moins contraignante lorsque toutes les parties ne sont pas concernées, tout en permettant la bonne information de tous. Dans ce cas, les modifications impactant seulement un nombre limité de membres feront l'objet d'un avenant écrit, signé uniquement par les membres concernés. Préalablement à sa signature, l'avenant devra être approuvé par les Comités sociaux territoriaux compétents et organes délibérants respectifs des membres intéressés.

Une information écrite préalable sera transmise aux membres non concernés pour leur permettre de formuler des observations, et une copie de l'avenant leur sera également notifiée.

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'avis du Comité Social Territorial du Centre de Gestion du 21 novembre 2023,

Vu la Convention de service communs entre le Centre Communal d'Action Sociale la ville de Grenoble et le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise du 7 décembre 2023.

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 27 juin 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve la convention de gestion des services communs entre Grenoble-Alpes Métropole, la ville de Grenoble, le Centre Communal d'Action Sociale (CCAS) de Grenoble et le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise jointe à la présente délibération,
- Autorise le Président à signer ladite convention.

25 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 : 2 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Délibération n°2 - Compétences obligatoires - Adhésion du SMMAG au Service Commun Protection des Données

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à l'adhésion de SMMAG au service commun de protection des données, Monsieur le Vice-président.

Bruno CATTIN: Le service commun protection des données est une offre qui est portée aujourd'hui par la Métropole et qui a été créée le premier janvier 2023. Il a pour objectif principal de permettre à ces membres de répondre à l'obligation de désignation d'un délégué à la protection des données exigé par le RGPD. La mise en œuvre de ce service commun est subordonnée à la signature d'une convention entre tous les membres de ce service commun. S'agissant des modalités financières, il est convenu que chaque membre sera amené à régler des dépenses liées au coût du service commun selon une clé de répartition. Aujourd'hui, ce service commun protection des données est composé de 28 membres, la Métropole, plus un certain nombre de communes de la Métropole. Il y a 12 autres membres qui ont émis le souhait de rejoindre le service commun, et notamment le SMMAG et plus un certain nombre d'autres communes. Cela porterait le service commun à 40 membres : Grenoble, la Métropole, le SMMAG, 23 communes et 15 centres communaux de l'action sociale. Il est proposé que le SMMAG devienne membre de ce service commun.

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 adopté.

Exposé des motifs

Le service commun protection des données est une offre portée par la Métropole qui a été créé le 1^{er} avril 2023. Il a pour objectif principal de permettre à ses membres de répondre à l'obligation de désignation d'un délégué à la protection des données (DPD) exigée par l'article 37 du Règlement général sur la protection des données (RGPD) dans le but de développer un cadre de conformité à la protection des données.

Le service commun mobilise son expertise au service de ses membres et met en place des outils et des procédures permettant :

- de protéger les données à caractère personnel de ses membres, en particulier de veiller à leur intégrité, leur sécurité et leur confidentialité ;
- de doter les membres du service commun d'un cadre et d'outils permettant de se conformer aux textes relatifs à la protection des données ;
- de développer une culture commune de la protection des données ;
- de bâtir une base documentaire riche et dynamique (fiche de traitement, procédures adaptées, support de sensibilisation, etc.) ;
- de déployer un cadre de travail collectif et coopératif ;
- à ses délégués à la protection des données d'effectuer leurs missions en toute indépendance conformément à l'article 38.3 du RGPD.

La mise en œuvre de ce service commun est subordonnée à la signature d'une convention entre tous les membres du service commun. Cette convention, conclue pour une durée indéterminée, définit les missions et les modalités de fonctionnement et de financement de ce service commun.

S'agissant des modalités financières, il est convenu que chaque membre sera amené à régler les dépenses liées aux coûts du service commun selon une clé de répartition. Cette clé est fonction du temps nécessaire pour effectuer les missions de délégué à la protection des données pour chaque membre.

Le service commun est rattaché à la Métropole au sein de la direction de l'institution, du juridique et de l'intercommunalité.

Le service commun fait l'objet d'un suivi annuel par ses instances de gouvernance (comité technique et comité de pilotage), entre ses membres, pour définir et acter les orientations et réaliser un bilan annuel des actions menées.

Le service commun protection des données est aujourd'hui composé de 28 membres :

Grenoble-Alpes Métropole, les communes de : Bresson, Champagnier, Champ-sur-Drac, Corenc, Domène, Eybens, Jarrie, Le Gua, Notre-Dame-de-Commiers, Notre-Dame-de-Mésage, Noyarey, Poisat, Saint-Georges-de-Commiers, Varcès-Allières-et-Risset, Vaulnaveys-le-Haut, Vif, et les centres communaux d'action sociale (CCAS) de : Champ-sur-Drac, Corenc, Domène, Eybens, Jarrie, Le Gua, Noyarey, Poisat, Saint-Georges de-Commiers, Varcès-Allières-et-Risset, Vif.

Douze (12) autres membres ont émis le souhait de rejoindre le service commun protection des données.

Il s'agit des membres suivants :

Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG), des communes de Vaulnaveys-le-Bas, Le Sappey-en-Chartreuse, Saint Pierre de Mésage, Venon, La Tronche, Seyssinet-Pariset, Seyssins, des CCAS de Champagnier, La Tronche, Seyssinet-Pariset, et Seyssins.

Cela porterait le service commun à 40 membres :

Grenoble-Alpes Métropole ; le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise ; 23 communes et 15 Centres communaux d'action sociale.

Les instances de gouvernance du service commun se sont prononcées en faveur de l'extension du service commun telle que présentée ci-dessus le 14 décembre 2023 en comité technique et le 19 janvier 2024 en comité de pilotage.

Il est proposé que le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise devienne membre de ce service commun en mettant fin aux mises à dispositions correspondantes. L'impact de ce changement organisationnel est très limité dans la mesure où ce service travaillait déjà pour le SMMAG dans le cadre des mises à disposition.

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'avis favorable du Comité social territorial du Centre de Gestion du 2 juillet 2024

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 27 juin 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve l'adhésion du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise au service commun Protection des Données,
- Approuve la convention de gestion de ce service commun,
- Autorise le Président à signer ladite convention.

25 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 : 2 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Délibération n°3 - Compétences obligatoires - Désignation des membres de la commission d'appel d'offres constituée entre Grenoble-Alpes Métropole, la Ville de Grenoble, le CCAS de Grenoble et le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise pour la passation des marchés publics et accords-cadres relatifs aux moyens d'information

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à la désignation de membres de la commission d'appel d'offres constituée, entre, toujours, la Métropole de Grenoble, la ville de Grenoble, le CCAS de la ville de Grenoble et le SMMAG. Il s'agit, dans cette institution commune, de désigner dans ce groupement nos représentants au sein de la commission d'appel d'offres. Je rappelle que nous avons déjà désigné monsieur BERNIGAUD en titulaire, monsieur FARLEY en suppléant. Monsieur Farley démissionnant de cette commission, il convient de le remplacer pour le poste de suppléant et j'ai reçu

la candidature de monsieur SPINDLER. Je propose de mettre aux voix. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? C'est adopté.

Exposé des motifs

Grenoble- Alpes Métropole, la Ville de Grenoble, le CCAS de Grenoble ont décidé de mutualiser leurs systèmes d'information depuis le 1^{er} janvier 2016.

Par délibération du comité syndical en date du 7 décembre 2023, le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise adhère depuis 1er janvier 2024 aux services communs des archives, du centre d'impression numérique, des systèmes d'information, de la veille et de l'information professionnelle et du contrôle de gestion externe constitués entre Grenoble-Alpes Métropole, la ville de Grenoble, le CCAS de Grenoble et le SMMAG. Dans ce cadre, Grenoble- Alpes Métropole, la Ville de Grenoble, le CCAS de Grenoble et le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise ont signé une convention de gestion des services communs.

Afin de répondre à leurs besoins communs, en application des articles L 2113-6 et L 2113-7 du code de la commande publique, il est constitué un groupement de commandes entre Grenoble-Alpes Métropole, la Ville de Grenoble, le CCAS de Grenoble et le SMMAG pour les achats relatifs aux moyens d'information; Grenoble-Alpes Métropole étant coordonnateur du groupement.

Dans le cadre de ce groupement, une commission d'appel d'offres spécifique est constituée en application des dispositions de l'article L 1414-3-I du code général des collectivités territoriales.

Le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise doit procéder à la désignation, parmi les membres ayant voix délibérative de la commission d'appel d'offres du SMMAG, d'un membre titulaire et d'un membre suppléant représentants du SMMAG à la commission d'appel d'offres du groupement de commandes.

Vu la démission de M. Simon FARLEY en tant que membre suppléant de la commission d'appel d'offres de groupement de commandes, il convient de procéder à son remplacement.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

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

Vu l'article L.1414-3-I du Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu les articles L.2113-6 à L.2113-8 du Code de la Commande Publiques

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 27 juin 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide de nommer **M. Bertrand SPINDLER** (Grenoble-Alpes Métropole) en tant que membre suppléant de la commission d'appel d'offres de groupement de commandes.

- Est désigné(e) :

Membre suppléant de la commission d'appel d'offres de groupement de commandes : **M. Bertrand SPINDLER**

24 voix pour – 1 déport (Bertrand SPINDLER)

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour – 1 déport (Bertrand SPINDLER)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

Département de l'Isère : 2 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Partenariats - Adhésions – Subventions

Délibération n°4 - Mobilités partagées, actives et intermodalité - Convention de partenariat avec le Comité d'Organisation du Tour Nord Isère pour l'organisation de l'édition 2024 de la course Alpes-Grésivaudan Classic - Autorisation donnée au Président à signer la convention.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à une convention de partenariat avec le Comité d'Organisation du Tour Nord-Isère. La troisième édition de l'Alpes Grésivaudan Classic s'est déroulée le deux juin dernier. C'est, comme vous le savez, une course cycliste féminine qui a été créée en 2022 par le COTNI, le Comité d'Organisation du Tour Nord-Isère, et qui permet aux jeunes coureurs de la région de découvrir le monde du haut niveau. Ce comité est également à l'origine de l'Alpes Isère Tour, ainsi que de la Classique des Alpes Juniors. Cette course féminine a eu un tracé de 112 kilomètres cette année, avec plus de 3 250 mètres de dénivelé entre Chapareillan et Chamrousse. Elle a réuni 20 équipes dans l'équipe de France. Conformément aux engagements que nous avons pris dans le cadre de notre politique de déplacement et de promotion de la pratique cyclable dans notre territoire, le SMMAG a apporté son soutien à cette édition pendant les années précédentes, notamment en 2022 et 2023. La présente convention de partenariat propose de reconduire ce soutien à hauteur de 12 000 euros pour l'année 2024. Y a-t-il des remarques ? Je propose de mettre aux voix. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? C'est adopté.

Exposé des motifs

La troisième édition de l'Alpes-Grésivaudan Classic, s'est déroulée sur notre territoire le dimanche 2 juin 2024. Cette course cycliste féminine française créée en 2022 par le Comité d'Organisation du Tour Nord Isère (COTNI), affilié à la Fédération Française de Cyclisme, permet aux jeunes coureurs de la région, de découvrir le monde du haut niveau pour espérer rejoindre une équipe professionnelle. Ce comité est également à l'origine de l'Alpes Isère Tour ainsi que de la Classique des Alpes Junior.

Cette année, le tracé a proposé 112,2 km de course, avec plus de 3 250 mètres de dénivelé positif, entre le Chapareillan et Chamrousse Elle a réuni 20 équipes dont l'équipe de France avec l'aide de 350 bénévoles.

Dans le cadre de sa politique de déplacements et son objectif de promotion de la pratique cyclable, le SMMAG a apporté son soutien à la première édition de cet événement en 2022 puis en 2023, par le biais d'une convention de partenariat et d'une subvention de 12 000 €.

Afin de poursuivre son soutien à la réussite de ce grand rendez-vous sportif de forte participation citoyenne, tout en contribuant à mettre en avant les qualités de notre territoire, il est proposé au Comité Syndical du SMMAG d'attribuer au Comité d'Organisation du Tour Nord Isère, une subvention annuelle d'un montant de 12 000 € au titre de l'organisation de l'édition 2024 de l'Alpes-Grésivaudan Classic, tout en permettant la visibilité du SMMAG lors de cet événement.

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 27 juin 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide de soutenir l'association du Comité d'Organisation du Tour Nord Isère pour l'organisation de l'Alpes-Grésivaudan Classic 2024 ;
- Décide de verser, à ce titre, une subvention d'un montant de 12 000 € à ladite association et de valoriser cet événement selon les termes définis dans la convention ci-annexée.

22 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 : 5 voix pour
Conclusions adoptées à l'unanimité.

Partenariats - Adhésions – Subventions

Délibération n°5 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Participation du SMMAG à la Foncière Environnementale de l'Isère

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à la participation du SMMAG à la foncière environnementale de l'Isère. Vous le savez, de nombreux projets d'aménagement portés par le SMMAG comme pour d'autres collectivités impactent des zones humides. C'est par exemple, le cas de projets que nous pouvons avoir, de pôles d'échanges multimodaux à Goncelin ou à Brignoud, ou les liaisons modes actifs comme La Bâtie-le Versoud ou Crolles-Brignoud. Nous devons trouver les moyens d'éviter ou de réduire les impacts. Il est parfois inévitable que des parties de zone soient détruites et qu'il faut mettre en place des compensations. Ce sujet concerne évidemment l'ensemble des maîtres d'ouvrage et de plus en plus complexe au regard notamment des disponibilités foncières. Le département de l'Isère a développé une œuvre de service d'opérateur de compensation environnementale en créant une foncière environnementale de l'Isère pour accompagner l'ensemble de ces acteurs dans leur projet. La participation à cette foncière de notre syndicat nous apparaît pertinente. Elle est notamment gratuite et elle permettra de faciliter la recherche de surface pour l'ensemble de ces projets, et ce, surtout, le territoire du SMMAG, en mutualisant les mesures compensatoires, en orientant les compensations vers des parcelles pertinentes, en anticipant les besoins et en réalisant des mesures compensatoires pour sécuriser notamment les projets. Une convention de réalisation gestion sera établie avec le département et des comités territoriaux de gestion seront mis en place et cela permettra au SMMAG d'en être membres si nous approuvons l'adhésion à cette foncière environnementale. Y a-t-il des remarques ? Je n'en vois pas. Je propose de mettre aux voix. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? C'est adopté.

Exposé des motifs

Certains projets d'aménagement portés par le SMMAG impactent des zones humides. C'est le cas par exemple des projets de pôles d'échanges multimodaux à Goncelin et Brignoud ou des liaisons modes actifs La Bâtie – Le Versoud et Crolles-Brignoud. Tous les moyens d'éviter ou de réduire ces impacts sont mis en œuvre, mais il est parfois inévitable qu'une partie de ces zones humides soit détruite. Ceci implique de rechercher et de mettre en place des zones de compensation. Le SMMAG n'est pas le seul maître d'ouvrage concerné par cette problématique de recherche, parfois difficile, de surfaces de compensation.

Le Département de l'Isère a choisi de développer une offre de service d'opérateur de compensation environnementale, avec un nouvel outil, la foncière environnementale de l'Isère, dans l'objectif d'accompagner les acteurs du territoire dans la mise en œuvre de mesures compensatoires environnementales.

La participation à la foncière environnementale de l'Isère paraît donc une solution pertinente pour le SMMAG. Cette participation, à titre gratuit, ne génère aucune dépense pour le SMMAG. Elle permet de faciliter la recherche, la mise en commun de surfaces pour l'ensemble des projets, et ce sur tout le territoire du SMMAG et avec les différents acteurs des territoires et de disposer d'un partenaire et d'un opérateur de compensation pour ses opérations d'aménagement.

L'offre de service de la foncière environnementale de l'Isère consiste à :

- Mutualiser des mesures compensatoires conduisant ainsi à des mesures de plus grande ampleur et de meilleure cohérence écologique ;

- Anticiper les besoins de compensation en constituant une réserve de parcelles ;
- Orienter les compensations vers les parcelles les plus pertinentes en termes de gain de biodiversité ;
- Réaliser des mesures compensatoires conciliant préservation de l'usage agricole ainsi que compatibilité avec les pratiques agricoles en place ;
- Sécuriser les porteurs de projets qui proposeront ainsi, au terme de la séquence « Eviter Réduire Compenser », des mesures compensatoires compatibles avec les mesures pré-fléchées sur les terrains de la FEI.

Les porteurs de projets restent responsables de la bonne mise en œuvre des mesures qui leur ont été prescrites par les services instructeurs et doivent assumer la charge financière correspondante. Après la prescription des mesures compensatoires, le porteur de projet pourra, par convention avec le Département, sur les terrains pré-fléchés pour ces mesures :

- Soit faire réaliser lui-même les travaux nécessaires ;
- Soit confier la mise en œuvre des mesures au Département, au titre de son rôle d'opérateur de compensation.

Une convention de réalisation/gestion sera alors établie avec le Département, incluant les modalités de paiement par le porteur de projet au Département des frais liés notamment à la préparation et la mise en œuvre des mesures et à la gestion des terrains restaurés.

Afin que la démarche réponde au mieux au contexte et aux enjeux locaux, des comités territoriaux sont mis en place. Copilotés par le Département et un EPCI du territoire, ils assurent la déclinaison opérationnelle de la démarche sur chaque territoire de façon co-construite avec l'ensemble des acteurs concernés. Le SMMAG sera donc invité à participer à ces comités territoriaux.

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 27 juin 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve la participation du SMMAG à la Foncière Environnementale de l'Isère ainsi qu'à la charte de mise en œuvre annexée précisant les objectifs et les modalités de fonctionnement de la foncière environnementale de l'Isère ainsi que les engagements des bénéficiaires et du Département ;
- Autorise le Président à signer tous les actes afférents.

22 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 : 5 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Relations avec les usagers et opérateurs de mobilité

Délibération n°6 - Mobilités urbaines- Accord-cadre à bons de commande - Conception, réalisation de la communication et reprographie, production de supports de communication du SMMAG et de sa marque commerciale M Lot

n°2 reprographie- Autorisation donnée au Président à signer l'avenant n°2 au marché n°2022-43

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à un accord-cadre à bons de commande dans le domaine de la communication. La parole est au vice-président Brahim CHERAA.

Brahim CHERAA: Merci, Monsieur le Président. Cette délibération est un avenant, un accord-cadre sur deux lots, les lots pour gratifier et production de supports commerciaux. Cette année 2024, le SMMAG a une forte augmentation de ses opérations de communication qui sont déjà au niveau du nouveau réseau de septembre 2024, à l'anniversaire des 50 années et au fait qu'on fait de plus en plus le recovering sur les tramways. Il vous est proposé deux avenants :

Le premier est l'avenant qui est sans incidence financière et ayant pour l'objet de préciser la répartition financière entre cotraitants et qui a été notifié au titulaire de l'accord-cadre. À vrai dire, il y a des cotraitants, avec des sommes réparties sur les deux et à l'intérieur de ces sommes, il n'y a pas d'incidence à faire bouger les lignes. L'avenant numéro deux à l'accord-cadre est la modification de la répartition des prestations entre cotraitants. Là où il y a des incidences, c'est l'augmentation du montant maximum annuel du marché de plus de 7,5 % et on reste dans les clous de la CAO, dans les clous légaux. Voilà, Monsieur le Président.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci beaucoup. Est-ce que ça appelle des remarques ? Je n'en vois pas. Je vous propose de mettre aux voix. Pas d'opposition ? Pas d'abstention ? C'est adopté.

Exposé des motifs

Par délibération du 17 novembre 2022, le Comité syndical a autorisé le Président à signer l'accord-cadre à bons de commande ayant pour objet la conception, réalisation de la communication et reprographie, production de supports de communication du SMMAG et de sa marque commerciale M, avec le groupement KAZAO / DEUX PONTS / ALPHA DIFFUSION pour le lot n°2 « Reprographie et production de supports de communication SMMAG et M ».

L'accord-cadre a été notifié le 08 décembre 2022 au mandataire du groupement KAZAO / DEUX PONTS / ALPHA DIFFUSION.

Cet accord-cadre a été conclu pour une période initiale d'un an, reconductible trois fois un an. Il a été reconduit une fois pour la période allant du 8 décembre 2023 au 7 décembre 2024.

Cet accord-cadre comprend un montant minimum de 5 000 euros HT par an et un montant maximum de 60 000 euros HT par an.

Un avenant n°1, sans incidence financière et ayant pour objet de préciser la répartition financière entre cotraitants a été notifié au titulaire de l'accord-cadre le 16 août 2023.

Le présent avenant n°2 à l'accord-cadre a pour objet :

- la modification de la répartition des prestations entre co-traitants,
- l'augmentation du montant maximum annuel du marché.

En effet, sur l'année 2024, le SMAG a connu une forte augmentation de ses opérations de communications, en lien avec une forte activité du syndicat.

Parmi les temps forts de l'année, le SMMAG a célébré en mai 2024, ses 50 ans d'histoire avec la production d'une large campagne de promotion et l'organisation d'un événement intentionnel. Ce temps de communication, initialement prévu en 2023, a représenté un montant d'environ 13 000 € de dépenses engagées sur l'accord-cadre.

Par ailleurs, cette année est marquée par l'un des projets phares du Syndicat : le lancement du réseau de transports en commun unifié entre le Grésivaudan et la Métropole Grenobloise.

Afin de pouvoir promouvoir cette avancée majeure auprès des usagers, de nombreuses actions de communications (covering de tramways ou de mobiliers voyageurs) sont prévues pour une enveloppe financière estimée à 20 000 € de frais de reprographie liés à ce marché.

Enfin, cette hausse de l'activité de reprographie s'explique également par des problématiques techniques et organisationnelles de l'imprimeur Interne. Les projets qui n'ont pas pu être pris en charge en interne ont dû être commandés dans le cadre de l'accord-cadre.

Ainsi, au regard des prévisions des actions de communication à mener, il s'avère nécessaire d'augmenter le montant maximum annuel de l'accord-cadre afin de répondre aux besoins grandissants du syndicat en termes de communication et de visibilité.

Ainsi, il est proposé de porter le montant maximum annuel de l'accord-cadre pour chacune des périodes de reconduction à 66 000€ HT par an, représentant une augmentation de 7,5% du montant initial du marché.

En outre, le bilan de l'année 2023 et les prévisions de commandes à venir d'ici la fin de l'année 2024 nécessitent par le présent avenant n°2 à l'accord-cadre de revoir la répartition de dépenses entre les 3 cotraitants. Après avenant n°2, la nouvelle répartition financière est la suivante :

- Kazao : 50 000€ HT
- Les 2 Ponts : 13 000 € HT
- Alpha Diffusion : 3 000 € HT

L'avenant n°2 a fait l'objet d'un avis favorable de la commission d'appels d'offres réunie le 27 juin 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,
Vu l'article R 2194-8 du Code de la commande publique,
Vu l'avis de la CAO réunie le 27 juin 2024

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 27 juin 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- approuve l'avenant n°2 à l'accord-cadre à bons de commande - Conception, réalisation de la communication et reprographie, production de supports de communication du SMMAG lot n°2 Reprographie, tel qu'annexé à la présente délibération,
- autorise le Président à signer l'avenant n°2 à l'accord-cadre à bons de commande n°2022-043 « Conception, réalisation de la communication et reprographie, production de supports de communication du SMMAG » - lot n°2 « Reprographie » portant le montant maximum annuel de l'accord-cadre pour chaque année de reconduction à 66 000€ HT.

20 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 16 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Délégation de service public

Délibération n°7 - Mobilités urbaines - Exploitation du réseau de transport urbain de l'agglomération grenobloise - Rapport du délégataire de l'année 2023

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons aux mobilités urbaines et à l'exploitation du réseau de transport urbain de l'agglomération grenobloise avec le rapport du délégataire au titre de l'année 2023, monsieur CHERAA.

Brahim CHERAA: L'opérateur M TAG a exploité le réseau de transport public urbain de voyageurs sur l'agglomération du premier janvier 2023. Les missions de la SPL sont définies dans le cadre d'obligations de service public contractualisé avec le SMMAG, l'autorité délégante, bien sûr, pour une durée initiale de deux ans. Donc, pour noter les faits notables, parce qu'il y a eu quatre avenants... L'avenant numéro un était une adaptation de l'offre sur la fin de période d'année scolaire de mars 2023. En juin 2023, il y a eu une adaptation d'offres, ajustement du programme pluriannuel

d'investissement et la mise à jour de certains indicateurs de qualité. En juillet 2023, la prolongation du contrat de huit mois supplémentaires jusqu'au 31 août 2024, pour qu'il ait les mêmes départs que le réseau TouGo. Puis en décembre 2023, des modifications ont apporté des biens mises à disposition, notamment concernant l'intégration de l'ascenseur à Grand'Place.

Je ne vais pas vous faire la lecture du rapport qui est assez conséquent. L'année 2023 est toujours marquée par un contexte national et international. Depuis 2020, c'est le cas de mouvements sociaux qui se sont échelonnés de janvier à juillet 2023 et qui ont donné lieu à des perturbations de réseau, à une adaptation nécessaire de l'offre avec une diminution des recettes. Ça a eu un impact direct. Les impacts du contexte international, du conflit Russie-Ukraine, entraînant une forte hausse des prix de l'énergie, qui ont été partiellement atténués par les aides de l'État. L'évolution de la jurisprudence de la Cour de cassation de septembre 2023 concernant les droits à congés pour une période d'arrêt maladie qui n'est pas nôtre, dans une boutique de 1 500 personnes. L'augmentation de 2023 est également marquée par un contexte économique volatile entraînant l'augmentation des prix à la consommation. Le rapport d'activité représente une augmentation au niveau des charges passant de 147 460 000 euros en 2022 à 148 485 000 euros en 2023, donc plus de 9% par rapport à 2022 et environ trois millions dûs aux dépenses d'énergie. Le niveau de recette est de 36 000,048 euros, qui est inférieur à l'objectif de contrat d'OSP et qui est justifié, bien entendu, par le contexte particulier de 2023. En conséquence, il vous est proposé de prendre acte du rapport 2023 de la SPL M TAG qui est délégataire de ce contrat.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Est-ce qu'il y a des remarques sur cette délibération ? Je n'en vois pas. Je propose de prendre acte de ce rapport. Y a-t-il des oppositions à la prise d'acte ? Il n'y en a pas. Nous avons pris acte.

Exposé des motifs

L'opérateur M TAG a exploité le réseau de transport public urbain de voyageurs de l'agglomération grenobloise du 1^{er} janvier au 31 décembre 2023. Les missions de la SPL M TAG sont définies dans le cadre du contrat d'obligations de service public (OSP) contractualisé avec le SMMAG, autorité délégante, pour une durée initiale de deux ans, du 1^{er} janvier 2022 au 31 décembre 2023. Le contrat d'OSP a été prolongé pour une durée de 8 mois par voie d'avenant signé le 24 octobre 2023, s'achevant ainsi au 31 août 2024.

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

La SPL M TAG a transmis ces éléments au SMMAG le 29 avril 2024, présentant notamment :

- Un rapport, annexé à la présente délibération, structuré en trois parties :
 - o Chapitre 1. L'exploitation du réseau de transport
 - o Chapitre 2. L'économie de la délégation de service public
 - o Chapitre 3. Le bilan et le compte de résultat de l'entreprise
- Des annexes :
 - o Annexe A - Détail de l'offre
 - o Annexe B - Détail des investissements
 - o Annexe C - Détail des produits et charges

L'année 2023 est marquée par un contexte national et international particulier lié à :

- Des mouvements sociaux qui se sont échelonnés de janvier à juillet 2023 donnant lieu à des perturbations du réseau et à une adaptation nécessaire de l'offre ;
- Les impacts du contexte international et du conflit Russie-Ukraine entraînant une forte hausse des prix de l'énergie, partiellement atténuée par les aides d'Etat ;
- L'évolution de la jurisprudence de la Cour de Cassation de septembre 2023 concernant les droits à congé pendant une période d'arrêt maladie.

L'année 2023 est également marquée par un contexte économique volatile entraînant l'augmentation des prix à la consommation.

Le rapport d'activité présente ainsi :

- L'augmentation du niveau de charges passant de 147 460K€ en 2022 à 148 485K€ en 2023 (+9% par rapport à 2022) dont 2,9M€ du fait des dépenses d'énergie.
- Le niveau de recettes de 36 048K€ inférieur par rapport à l'objectif du contrat d'OSP de 37 659K€ (-4,3%).

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptés par délibération du 11 mars 2021,
Vu les dispositions des articles L.1411-1 et suivants du code général des collectivités territoriales,
Vu les dispositions du code de la commande publique, et notamment les dispositions relatives au contrat de concession et à la quasi-régie,
Vu les dispositions du code des transports,
Vu la délibération du Comité syndical du 12 décembre 2019 portant sur le principe d'une transformation de la SEMITAG en Société Publique Locale,
Vu la délibération du Comité syndical du 24 juin 2021 approuvant la transformation de la SEMITAG en SPL M TAG,
Vu la délibération du Comité syndical du 16 décembre 2021 approuvant l'attribution d'un contrat de délégation de service public à une société publique locale, portant sur le contrat d'obligation de service public pour l'exploitation du réseau de transport urbain de l'agglomération grenobloise tel qu'annexé à la présente,
Vu la délibération du 07 juillet 2022 portant sur l'avenant 1 au contrat d'OSP,
Vu la délibération du 15 décembre 2022 portant sur l'avenant 2 au contrat d'OSP,
Vu la délibération du 09 mars 2023 portant sur l'avenant 3 au contrat d'OSP,
Vu la délibération du 22 juin 2023 portant sur l'avenant 4 au contrat OSP,
Vu la délibération du 06 juillet 2023 portant sur l'avenant 5 au contrat OSP,
Vu la délibération du 07 décembre 2023 portant sur l'avenant 6 au contrat OSP,
Vu la délibération du 07 mars 2024 portant sur l'avenant 7 au contrat OSP.

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 27 juin 2024, et après présentation en Commission Consultative des Services Publics locaux du 2 juillet 2024 le Comité syndical du SMMAG :

- Prend acte du rapport sur l'activité 2023 de la SPL M TAG, délégataire du contrat d'obligations de service public (OSP) en charge de l'exploitation du réseau de transport public urbain de voyageurs l'agglomération grenobloise.

Il est pris acte dudit rapport

Délégation de service public

Délibération n°8 - Mobilités urbaines - Exploitation du réseau de transport en commun sur le territoire du SMMAG - Présentation et attribution du contrat d'obligation de service public

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à l'exploitation du réseau de transports en commun sur le territoire du SMMAG avec la présentation du contrat d'obligation de service public lié à la SPL M TAG. Le six juillet 2023, le SMMAG a approuvé l'attribution d'un contrat de délégation de service public avec la SPL M TAG pour l'exploitation des lignes de transports en commun situés sur le territoire de la Métropole de Grenoble, ainsi que des liaisons se prolongeant vers le territoire du Grésivaudan.

C'est un contrat qui est conclu en quasi-régie, sans publicité ni mise en concurrence. Je rappelle qu'une lettre de consultation en date du 11 octobre 2023 a été transmise à la SPL M TAG par le SMMAG pour dossiers de consultation, qui a remis son offre initiale le 29 janvier 2024. Après analyse de l'offre initiale, il y a eu plusieurs sessions de négociation qui ont permis notamment d'évoquer la constitution de l'offre de service, la proposition financière, la qualité de service ainsi que l'amélioration de l'offre de transport ou encore la gestion et l'entretien du patrimoine. Sur la base d'un cahier des charges, la SPL a remis une offre finale le 31 mai dernier. Après une analyse détaillée, la SPL a présenté une offre cohérente et satisfaisante qui comporte un certain nombre de caractéristiques. Le contrat est fixé sur une durée de six ans à compter du premier septembre 2024. Il pourra être résilié de manière anticipée un an avant son échéance. L'opérateur exploitera le service de transports pour personne à mobilité réduite Flexo+ sur l'ensemble du territoire du SMMAG. Le délégataire aura la charge d'exploiter le réseau de transports publics de voyageurs sur les territoires que j'évoquais tout à l'heure, d'apporter au SMMAG son conseil et son expertise. Pareillement, d'accompagner l'autorité organisatrice pour les lignes, d'assurer la communication et la promotion du réseau, l'intermodalité et la multimodalité. De même, d'exploiter l'application M, d'accompagner l'autorité organisatrice pour la mise en place du système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs et de la billettique. Également, d'exploiter, d'administrer et de maintenir le système billettique actuel, de percevoir les recettes du service au nom et pour le compte de l'autorité organisatrice et réaliser des investissements pour le compte de l'autorité organisatrice.

L'autorité organisatrice peut autoriser la SPL à sous-traiter, sous sa seule responsabilité, concernant l'intégralité des risques d'exploitation de services. La SPL est, elle, tenue d'assurer la continuité de service public délégué quelles que soient les circonstances. Elle est aussi tenue à une obligation générale d'informations, d'avis et de conseils vis-à-vis de l'autorité organisatrice. La SPL s'engage sur un niveau de recettes. Elle est rémunérée par un forfait de charge, par un intéressement correspondant à l'atteinte des objectifs, par un forfait fiscal et par une contribution financière au titre des opérations d'investissement. Je vous rappelle que l'ensemble des documents vous ont été transmis le 18 juin 2024. À savoir, le projet de délibération, le procès-verbal de la commission de délégation de service public du sept mars 2024, le rapport du président présentant l'offre finale ainsi que le projet de contrat de délégation à la SPL M TAG. Après analyse de l'ensemble de l'offre finale et conformément aux dispositions du code général des collectivités territoriales, il a été proposé de vous soumettre à l'approbation la signature du contrat de délégation à la SPL M TAG pour l'exploitation du réseau de transport de la métropole grenobloise. Y a-t-il des remarques ? Monsieur BEJAJI ?

Pierre BEJAJI: Merci, Monsieur le Président. On attendait une présentation un peu plus, je dirais notamment, à l'écran, comme ça nous a été proposé d'ailleurs au conseil d'administration de M TAG. Parce que c'est quand même un contrat important, c'est un contrat qui est engageant à la fois pour le SMMAG et pour M TAG avec, je vais revenir, des éléments fondamentaux et très importants qui vont marquer un peu notre politique de transport pour les six prochaines années. Donc, j'attendais un document synthétique de présentation à l'écran. On ne l'a pas eu, c'est dommage. Ceci étant, ça ne m'empêchera pas de faire quelques commentaires au regard des documents que nous avons reçus. Déjà, juste pour rappeler le contexte dans lequel s'inscrit ce contrat, ça a été rappelé par le président, dans le cadre d'un contrat dit d'OSP. Le SMMAG a fixé un cahier des charges très précis, très cadrant, on va dire, et la SPL y répond. On a eu accès aux documents d'orientation qui ont été envoyés à une heure 40 minutes du matin. Je vous remercie, Monsieur le Président, de nous avoir fait travailler toute la nuit, mais c'était effectivement assez cadrant, ça confirmait nos impressions que

nous avons eues en conseil d'administration de M TAG. La capacité de négociation, certes, il y a dû avoir des réunions de négociation, mais le document était tellement cadrant au départ qu'on peut assimiler ce contrat à un marché. C'est-à-dire que le SMMAG fixe une commande et M TAG s'efforce d'y répondre de la meilleure manière. Je vais déjà démarrer par les points positifs de ce contrat, puisqu'il y en a pas mal. On se félicite de la création de trois grandes lignes périurbaines qui sont intégrées au contrat : les lignes vers le Grésivaudan et la ligne Grand Sud, premier élément très important de ce futur contrat. M TAG va finalement vers le Grésivaudan. C'est vraiment un point important dans l'histoire de M TAG qui, je le rappelle, était tourné jusqu'à présent sur l'exploitation du réseau à l'intérieur du périmètre métropolitain. Des éléments importants, de nouvelles missions confiées à M TAG, missions très importantes, notamment le suivi opérationnel des nouvelles lignes qui seront transférés de la région. Ça va un peu aussi dans le sens de ce que je viens de dire. Ça étend vraiment les missions M TAG au-delà du périmètre métropolitain. Des nouveaux investissements : un transfert d'investissement du SMMAG pour des raisons d'efficacité opérationnelle, un transfert d'investissement à M TAG. On le verra, ce transfert d'investissement fait que M TAG aura plus de charge, notamment de charge d'amortissement. Parmi les éléments très importants, c'est un peu la soute de M TAG, mais c'est le changement d'énormément de systèmes d'information pendant les six prochaines années. Un gros travail que devra réaliser M TAG pour remettre à niveau tous ses systèmes informatiques. Ça avait été pointé par la Chambre régionale des comptes, ça commence à être résolu, mais tout le système financier, comptable, RH, budgétaire va être modifié. Pour M TAG, c'est un vrai gros enjeu. Puis je finirai par la perspective de livraison du dépôt d'Eybens qui va aussi profondément bouleverser en 2030 l'exploitation du réseau et faciliter l'exploitation du réseau. Pas mal d'éléments positifs.

Après, si on regarde dans le détail, pour autant qu'on ait pu, au regard des éléments qui nous ont été fournis, aller notamment dans le détail de ce qui va changer concrètement pour les habitants. Notamment, les habitants, ce qu'ils voient, ce sont des bus, des rames de tramways qui passent plus souvent et des amplitudes horaires, puis c'est la qualité de service. Si on regarde parmi les objectifs initiaux qui avaient été assignés à M TAG, on note quand même des éléments fondamentaux qui étaient de réduire les charges d'exploitation. On le verra, on a un forfait de charge versé à M TAG qui va baisser énormément sur la durée du contrat. C'était l'objectif initial, M TAG a répondu à l'objectif initial de réduire ses charges de fonctionnement. Cependant, en même temps, je l'ai dit, on lui augmente ses missions. Il y a 4 200 000, ça a été chiffré par M TAG à plus de quatre millions d'euros. Le coût des nouvelles missions qui ont été transférées. Puis je l'ai dit, il y a des investissements qui ont été transférés du SMMAG à M TAG, qui vont entraîner des dotations aux amortissements supplémentaires. Donc, on demande à M TAG de réduire ses charges, mais on lui augmente ses dépenses. Voilà le cadre financier et économique du contrat auquel M TAG a dû répondre. En même temps, on lui fixe des objectifs de performance qui peuvent aller jusqu'à un malus de potentiel au maximum d'un million d'euros. Je rappelle qu'un million d'euros, c'est au-delà du résultat actuel d'exploitation de M TAG. Ça veut dire que potentiellement, si on allait au maximum du malus, M TAG pourrait se retrouver en difficulté financière. On lui fixe des objectifs très importants, des objectifs dits performanciers et de productivité parmi lesquels, et j'y reviendrai, des objectifs en termes de taux d'absentéisme, de productivité des agents roulants, des chauffeurs et de recette. Là, il y a deux objectifs, on peut les partager, les objectifs de recette. La seule question est de dire : est-ce qu'ils sont atteignables ? Effectivement, il y a une augmentation importante des recettes prévues sans augmentation ou sans bouleversement de l'offre, ce qui est appelé reconquête commerciale dans le contrat. Puis il y a des objectifs de réduction de la fraude, qu'on peut partager. La seule question est de savoir si eux aussi sont atteignables. Néanmoins, globalement, quand même, une potentialité de malus sur le contrat de près d'un million d'euros avec des objectifs qui vont être difficiles à atteindre. C'est le cadre général dans lequel s'inscrit le contrat et donc, derrière, ça a des conséquences.

Il y a deux types de conséquences. Première conséquence, c'est au niveau social. Il a été noté qu'on va arriver au total, en fin de contrat, à 70 ETP de moins sur les effectifs. Ces 70 ETP sont essentiellement sur des personnels roulants, en gros, sur les chauffeurs, donc une attente énorme vis-à-vis de M TAG de voir réduire son nombre de chauffeurs. C'est le premier constat. Le taux d'absentéisme, certes, est important, mais ça a été d'ailleurs discuté au sein de M TAG. Important par rapport à quoi ? Quelle est la base dans laquelle on pourrait considérer qu'on a un taux d'absentéisme important ou pas important ? Certes, on peut se référer à des réseaux de même taille ou d'agglomération ou de même niveau. C'est un chiffre... Dans le contrat, on demande à M TAG d'arriver à un taux d'absentéisme de 8%.

Les représentants des salariés présents au conseil d'administration ont émis de gros doutes sur la capacité à atteindre cet objectif dans un contexte, on va le voir, où on va demander plus de productivité aux agents. C'est noté dans le rapport d'analyse des offres, on se félicite, nous, le

SMMAG, de l'augmentation du nombre de kilomètres par conducteur de plus 7,2 %. Ça veut dire qu'on va demander aux conducteurs d'être le plus souvent au volant. Ça se réduit par un objectif, c'est technique. D'ailleurs, on a appris ça, administrateurs de M TAG, le fameux temps d'habillage, de dire qu'on demande aux agents de réduire le temps non au volant. Je résume, le temps d'habillage veut dire non au volant. Les salariés ne sont pas forcément en désaccord, mais demandent à ce que ça soit discuté. Aujourd'hui, on est quand même dans un contexte, de ce qu'ils disent, de difficultés à recruter, donc ils sont déjà vraiment en tension. Puis on va leur demander, toujours dans un contexte de difficultés de recrutement, de travailler plus et de faire plus de kilomètres. En même temps, on va leur demander d'être, en gros, moins malade, puisqu'on demande une baisse du taux d'absentéisme. C'est la raison pour laquelle le CSE a voté contre ce contrat, ils nous l'ont exprimé en conseil d'administration. Des éléments d'inquiétude quand même sur la capacité, rien qu'en termes de moyens humains, à atteindre ces objectifs. C'est le premier point.

Puis si on regarde le niveau d'offre, certes, la comparaison est faite par rapport au niveau d'offre kilométrique, c'est le ratio qu'on utilise, le nombre de kilomètres parcourus par les bus et les tramways. On dit, c'est plus 7 % par rapport à l'année de base, mais l'année de base qui est fixée à 2024. Nous, on a regardé plutôt par rapport à d'autres années de base. On peut se référer à 2019, par exemple, année juste avant covid et là, je parle des kilomètres commerciaux. Après, il y a un écart entre les chiffres, entre les kilomètres commerciaux et les kilomètres dits haut-le-pied. Globalement, l'année 2019 peut être qualifiée d'un édit de référence. Ce que l'on observe, c'est qu'on va arriver en 2030 plus ou moins à un niveau comparable, en kilomètres commerciaux plus kilomètres haut-le-pied, à ce qu'il était en 2019, voire un peu moins même. C'est-à-dire qu'on arrive à près 18 millions de kilomètres parcourus, ceci alors que l'on crée de nouvelles lignes. Comment expliquer cela ? L'explication principale qui a été donnée, c'est les rames de grande capacité qui vont arriver en 2027. Ce qui est une bonne chose, clairement. C'est le remplacement des TFS, les rames de grande capacité. Les personnes qui prennent la ligne A du tramway savent de quoi je parle. Donc, c'est une bonne chose, mais on profite des rames de grande capacité pour diminuer les fréquences. Je schématise, mais en gros, ce qui a été dit au conseil d'administration, c'est que pour trois rames de petite capacité, on va mettre deux rames de grande capacité. Potentiellement, on transportera plus de gens, mais les rames passeront moins souvent. Les agents nous ont dit que ce n'est pas si simple que ça en plus, puisque comme on a quand même des rames de grande capacité, les temps de prise en charge des voyageurs, et cetera, font qu'on risque d'avoir pas mal d'incertitudes sur le niveau de fréquence. Facilement, on dit qu'on va transporter plus de gens, mais on va faire moins de kilomètres, il y aura moins de rames globalement. C'est le premier point des doutes sur cette capacité-là, mais ça ne veut pas dire qu'il y a plus d'offres en termes de fréquence ni d'amplitude. Ça veut juste dire qu'on met plus de gens dans de grandes rames. C'est le premier point. Puis sur les bus, on note, et je l'ai dit, c'est une très bonne chose, les trois lignes Chronos, les deux vers le Grésivaudan et celle vers le Grand Sud. C'est vraiment un élément important. Par contre, on n'augmente pas le nombre de kilomètres bus, voire même, on le baisse un peu. À l'arrivée, c'est là où la limite de l'exercice par rapport à l'ensemble des pièces qu'on a pu avoir, c'est de demander sur quoi on gagne des kilomètres. Parce que finalement, comme on est à un peu moins de kilomètres bus, ou à peu près au même niveau, mais qu'on rajoute des kilomètres sur des nouvelles lignes, ça veut dire qu'on va forcément réduire les kilomètres sur d'autres lignes. On peut penser que c'est sur des lignes Proximo ou Flexo, mais on ne sait pas lesquels. C'est l'élément de réserve. Globalement, on est sur un contrat sans augmentation significative d'offres, à l'exception des trois lignes Chronos. Puis avec la question et le débat, mais qui est un débat, de dire si en mettant des rames de grande capacité en réduisant les fréquences, est-ce qu'on augmente l'offre. Effectivement, il y a un nouveau chiffre qui apparaît, qui est le PKO, le kilomètre par voyageur, mais c'est un vrai élément d'incertitude. Voilà pour résumer un peu notre opinion sur le contrat. Après, sur une explication de vote, on va voter contre ce contrat pour les deux raisons que j'ai évoquées : les impacts quand même énormes et les efforts énormes qu'on va demander au personnel. Ils sont prêts à faire des efforts, le personnel, ils nous le disent. Il y a même un représentant du personnel qui dit qu'en gros, ils sont fainéants, qu'ils ne travaillent pas assez, qu'ils ont beaucoup d'absentéisme, mais que bizarrement, on n'arrive pas à recruter. Alors que normalement, on pourrait dire que M TAG, c'est tranquille, c'est l'Amérique, mais on n'arrive pas à recruter. Comme on n'arrive pas à recruter, d'ailleurs, c'est un des points que je voulais noter en plus, on augmente l'affrètement, c'est-à-dire qu'on augmente la sous-traitance extérieure. Donc, vote contre en suivant en cela l'avis du CSE qui a de grosses inquiétudes. Puis vote contre par rapport à un contrat à horizon 2030 qui ne prévoit pas énormément d'offres supplémentaires, voire une diminution de l'offre sur certaines lignes périurbaines, Proximo et Flexo, et avec des éléments d'interrogation sur le réseau de tramway. Puis le fait de savoir si finalement, on augmente l'offre en mettant des rames de grande capacité. Je vous remercie.

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

Jean-Paul TROVERO: Monsieur le Président, c'est juste pour savoir si je peux intervenir dans le débat ou non, juridiquement.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Non, ce n'est pas possible, monsieur Trovero, vous êtes en déport. Monsieur Escaron, vous avez demandé la parole.

Dominique ESCARON: Merci, Monsieur le Président. Je félicite monsieur Bejjaji pour cette brillante démonstration de syndicaliste, mais je pense qu'ici, on n'est pas dans ce rôle-là. Je crois que ce qui doit nous guider, c'est l'intérêt de nos habitants et de la mobilité. Quand j'entends ce que vous dites, c'est-à-dire, en gros, c'est critiquable d'avoir des rames de plus grande capacité, d'essayer de faire travailler mieux les chauffeurs, d'avoir une efficacité au kilomètre plus importante. Vous avez l'air d'être contre tout ça. Je ne comprends plus. Je n'ai pas l'impression non plus qu'on est en train de dire qu'on va faire travailler 40-12 heures les conducteurs ou d'autres personnes. Je n'ai pas l'impression qu'on rentre dans ces logiques-là. Pour moi, fixer des objectifs d'efficacité dans l'intérêt même du personnel, d'avoir des temps d'habillage... Le temps d'habillage veut dire quoi ? Qu'on attend, on traîne, on ne sait pas ce qui se passe, il y a un problème technique, et cetera. Je pense que mettre l'efficacité de notre organisation dans des objectifs de contrat me paraît tout à fait naturel et normal pour les élus que nous sommes.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Monsieur Thoviste ?

Laurent THOVISTE: Visiblement, on était au même CA, mais on n'a pas entendu les mêmes choses, ou plutôt, on a entendu les mêmes choses, mais on ne les interprète pas forcément de la même manière. Personnellement, quand je vois un chiffre qui, à l'horizon 2030, nous dit plus 6,2 % d'augmentation de l'offre de transport dans un syndicat qui s'occupe des mobilités, je suis désolé, je me réjouis. Quand je vois un chiffre qui me dit plus 12,3 % d'augmentation des places kilomètres offertes, c'est-à-dire, grosso modo, le nombre de voyages qu'on va pouvoir faire. Personnellement, je me réjouis. Effectivement, il y a des ajustements à faire entre les lignes, c'est le quotidien, c'est ce qu'on fait dans ce contrat d'OSP. Toutefois, globalement, on est sur un contrat qui, sur un horizon de six ans, nous donne une augmentation de l'offre au global et nous donne une augmentation du nombre de places offertes. Ça nous donne aussi, parce qu'il y a les chiffres, mais il y a ce qui a derrière les chiffres, des objectifs en termes de renfort, de suivi de la qualité. Quand je lis dans un document un objectif qui nous ramène à 8,5 % de taux de fraude et qui entend le stabiliser sur la durée du mandat, je suis désolé, mais je me réjouis aussi. Je pense que notre objectif ne doit pas être d'avoir des taux de fraude qui s'envolent. Même chose sur l'absentéisme. Pierre Bejjaji dit qu'on va demander aux gens de ne plus être malade. Ce n'est pas du tout ça. On va faire en sorte qu'ils ne soient plus malades. Quel dirigeant d'entreprise se réjouit d'avoir un taux d'absentéisme élevé ? Personne. On doit se féliciter quand on a un objectif de réduction du taux d'absentéisme. Ça ne veut pas dire qu'il ne faut pas regarder quels sont les moyens qu'on se donne, mais on doit bien évidemment se féliciter. Pour notre part, que ce taux d'absentéisme diminue est une très, très bonne nouvelle. Autre très bonne nouvelle, elle a été soulignée : l'investissement sur le matériel, et notamment sur les rames et sur le dépôt d'Eybens, puisque les rames sur la ligne A notamment sont très fortement liées à la rénovation du dépôt d'Eybens. Monsieur Bejjaji semble nous faire croire que là où on avait d'autres rames, on en aura plus qu'un. Ce n'est pas du tout ça. Il y a un écart d'à peu près d'une minute, je crois, sur les heures de pointe. On en a parlé au CA, mais je vais le redire ici, effectivement, il y aura peut-être sur la durée, un peu moins de tramways, mais des tramways... Quand on parle d'objectifs de qualité des tramways et des bus, mais on parle essentiellement des tramways, avec des meilleures capacités, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Parce qu'avoir des tramways qui passent souvent, mais dans lesquels les gens qui sont en fauteuil, qui ont des poussettes ou des personnes d'un certain âge qui n'arrivent pas à rentrer quand ce sont des tramways bondés, je suis désolé, mais c'est du voyage théorique. C'est bien pour celui qui peut jouer des coudes, mais je vous invite à monter à la station Berriat entre dix-sept et dix-neuf heures, aux heures de pointe. Vous allez voir que vous pouvez rester un bon moment sur le quai. Nous, on se réjouit quand il y a un investissement sur le matériel. On se réjouit aussi quand on a des objectifs de baisse des charges et de hausse des recettes. Je le dis parce que j'ai l'impression que le terme de performance est un terme qui ne satisfait pas un certain nombre de personnes autour de cette assemblée. Je suis désolé, mais notre objectif à tous, je pense, est d'être le plus performant possible. Quand on a des possibilités de le faire, et ce contrat d'OSP, certes, il y a des critiques dessus, mais la direction de M TAG y a répondu en nous faisant des références, notamment à d'autres réseaux similaires, et en nous disant que les objectifs qui sont dans ce contrat sont des objectifs atteignables. Ce ne sont pas des chiffres qui sont sortis de nulle part, c'est en référence à d'autres réseaux. On nous dit que c'est atteignable. Est-ce que ce sera atteint ? On n'en sait rien, mais en tout cas, c'est

atteignable, ce n'est pas balancé comme cela. Notre objectif à nous, administrateurs, est toujours de viser les améliorations, pas de viser les réductions de services. Pour ma part, quand je vois dans un contrat un objectif de baisse des charges et d'augmentation des recettes, je me félicite. Puis un dernier point pour terminer, n'oublions pas quand même que ce contrat d'OSP fait l'objet de révision régulière par les administrateurs de M TAG, en lien avec le SMMAG. Donc, s'il y a des choses qui, comme dans toute entreprise, des choses qu'on avait prévues et qui ne se déroulent pas conformément à ce qu'on avait prévu, il y aura des ajustements possibles. Cependant, l'objectif doit rester pour nous un objectif d'amélioration. Certains nous promettent toujours des recettes comme si ça tombait du ciel. Rien ne tombe jamais du ciel. Toute somme investie est forcément prise quelque part. Il nous revient à nous, administrateurs, d'essayer de faire en sorte qu'elle soit le mieux utilisée possible.

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

Henri BAILE: Je ne veux pas être redondant par rapport à ce qu'a dit Dominique ou Laurent, je m'associe totalement à ces propos. Je voudrais simplement rappeler à monsieur Bejjaji qu'il semble oublier qu'on a été obligé de recapitaliser M TAG il y a quelques années. Donc, qu'il me paraît naturel qu'à un certain moment, il y a une certaine attente, une certaine expression d'objectifs manifestés par les administrateurs. Moi aussi, je me réjouis de ce nouveau relationnel entre les deux sociétés. Je me réjouis particulièrement de voir qu'au-delà des trois périurbains, au-delà des lignes régions qui sont un progrès énorme porté grâce, justement, au travail qui a été accompli par le SMMAG et ses administrateurs, qu'il y ait une nouvelle ligne qui vienne dans le Grésivaudan et qui donne toute sa signification à ce que nous avons créé ensemble. C'est-à-dire, faire en sorte que dans cette grande cuvette grenobloise, nos concitoyens aient enfin des logiques de transport qui soient cohérentes par rapport à leurs besoins et à leur déplacement. Me réjouir aussi de voir que la société continue à investir, notamment à travers le dépôt d'Eybens ou l'acquisition de nouvelles rames. Tout ceci démontre bien que la caricature n'a pas de place dans un exercice de ce type-là et qu'il est très bien qu'à un certain moment, les administrateurs, quels qu'ils soient, puissent avoir un certain nombre d'exigences par rapport à l'objectif qu'ils ont fixé à la société d'exploitation.

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

Bruno CATTIN: Je vais reprendre une boutade que j'ai exprimée lors du conseil d'administration : les collectivités font partie, bien évidemment, du conseil d'administration, elles sont aussi actionnaires. Cependant, je veux rassurer tout le monde : les collectivités n'ont pas encore et ne percevront jamais de dividende au titre de ce statut. Je pense que le fait qu'on travaille sérieusement sur un modèle économique qui permet la pérennité de la société M TAG, me paraît le rôle important et clé qu'on doit jouer, nous, en tant qu'administrateur. Je ne vais pas être plus long. Je partage les avis tels qu'ils ont été présentés, mais cette notion de modèle économique à trouver, sur lequel on est en train d'avancer, qui va nous garantir la pérennité de la structure, me paraît un élément essentiel.

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

Anne GERIN: Merci, Monsieur le Président. Effectivement, au cours de ce conseil d'administration de M TAG, nous avons longuement débattu sur les objectifs de ce nouveau contrat. Je voudrais exprimer au nom des administrateurs de M TAG la confiance que nous avons auprès des équipes de direction pour réussir ces objectifs. Je voudrais les assurer aussi de notre soutien dans cette conduite du changement qui a des perspectives fortes et ambitieuses, telles qu'elles ont été rappelées, pour développer le service de transport et de mobilité au sens le plus large. Donc, je voudrais renouveler, au nom de tous les administrateurs, notre confiance dans la direction pour accompagner au mieux les salariés. On est dans une période de changement. L'accompagnement au changement est important, mais je ne doute pas de la réussite de l'ensemble des équipes de M TAG dans ce contrat.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Monsieur le vice-président Brahim CHERAA.

Brahim CHERAA: Merci, Monsieur le Président. Je voulais juste rappeler d'où l'on vient. Il y a quelques années, ce n'était pas très loin en arrière, on regardait comment sauver cette entreprise. La première des choses, il faut se dire que l'attribution de ce contrat est de six ans. Celui d'auparavant était de deux ans. On pérennise un service public dans une entreprise publique et ce n'est vraiment pas neutre, surtout dans les temps qu'on traverse depuis 2020 et ça continue. Ça donne une visibilité économique, ça va donner une visibilité aussi aux salariés. Ce travail a été fait, je tiens à le souligner, parce qu'on dirait que le SMMAG a donné un cadre serré, et cetera, de manière assez intelligente dans les tours, que ce soit négociation, de discussion avec M TAG, en très bonne intelligence et en très bonne collaboration. Puis on voit dans les graphiques que c'est sur du long terme. Là où je me réjouis, Laurent Thoviste le disait, c'est sur les investissements. On continue quand même à investir très fort et on offre des missions nouvelles à la structure M TAG. Je pense à l'achat des bus, au

numérique et aussi une aide, M TAG reprend la mission et va nous aider, donc une aide d'ingénierie au SMMAG. Il faut savoir d'où l'on vient. On a traversé des périodes très troubles pour la société, pour le SMMAG. Aujourd'hui, on pérennise ça pour six ans, ce n'est pas rien, six ans, et avec des nouvelles missions qui vont nous permettre d'offrir plus de kilomètres à nos usagers.

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

Luc REMOND: Je voulais rajouter quand même que la mission du syndicat est la mobilité au sens large et que là, on parle d'un aspect important de cette mobilité qui est M TAG et le contrat avec M TAG. Néanmoins, ce n'est qu'une partie du territoire et une partie de la mobilité. Je ne sais pas si vous avez regardé les résultats de lundi soir, mais on s'aperçoit quoi ? Que c'est la ruralité, ce sont les territoires ruraux qui sont en crise parce qu'ils se sentent délaissés. Je pense qu'il est important dans la mission de notre syndicat de ne pas délaisser la mobilité sur les territoires ruraux et je vais dire, de consacrer une partie de nos moyens là-dessus. Ce n'est que comme ça qu'on pourra politiquement agir et qu'on ne se retrouve pas dans une situation telle qu'on a aujourd'hui. C'est pour ça que c'est important que sur M TAG, je veux dire ce plan, on essaye de limiter les croissances de coût. Sachant, comme il a été rappelé, qu'il y a déjà eu des dotations importantes pour remettre la société à flot, et qu'aujourd'hui, on se donne les moyens de pouvoir aussi consacrer des montants importants sur les territoires extérieurs. Parce que c'est là aussi qu'il y a un peu la crise de confiance et qu'il faut la retrouver. Merci.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Monsieur BEJJAJI.

Pierre BEJJAJI: À moins que d'autres personnes veuillent prendre la parole ? Non ? Donc, je vais juste répondre brièvement à l'ensemble des interventions. Je remarque qu'il y a un front uni qui a répondu à mes remarques. Des remarques qui sont des remarques de bon sens, des remarques qui ont été exprimées par les représentants du personnel, qui ont été analysées aussi par les principales associations qui œuvrent dans les transports en commun. Ce ne sont pas mes remarques, c'est globalement des remarques que j'ai essayé de faire remonter. Je remarque que d'ailleurs, mis à part le débat, mais intéressant, qu'on a eu en CA et qu'on peut poursuivre avec Laurent sur si mettre des rames de grande capacité... C'est un vrai débat intéressant d'ailleurs, un débat auquel les personnels sont intervenus en CA pour porter leur point de vue. Ce n'est pas un débat binaire, je l'entends, ce sont des vraies questions. Je remarque que je n'ai pas été contredit sur les réductions d'offres sur les petites lignes de bus, on va dire, Proximo et Flexo. Ça veut dire qu'on a à peu près vu les choses. Après, déjà, le terme « sauver l'entreprise » est inapproprié. Je rappelle qu'on est dans le cadre d'un marché, c'est-à-dire que le SMMAG propose une sorte de marché qui a un contrat d'OSP, mais qui s'assimile à un marché. M TAG y répond en faisant en sorte d'être équilibré. D'ailleurs, c'est le rôle d'une SPL d'être équilibrée. Les remarques sur les dividendes m'amuse parce que jamais une SPL ne verse de dividende, son but est d'être équilibré. Il y a un contrat, M TAG y répond de la meilleure manière et je pense que les personnes et la direction générale de M TAG, les personnes qui ont travaillé sur le contrat, ont essayé de faire au mieux pour s'adapter au cadre qui leur était soumis. Je ne veux pas non plus que soient déformés mes propos sur le fait qu'on serait des dépensiers, qu'on ne regarderait pas la productivité. D'ailleurs les salariés ont dit la même chose. Tout le monde est d'accord pour dire que c'est mieux dans l'absolu si on dépense moins et si on gagne plus. Toute entreprise ne va pas dire le contraire, ça serait bien de dépenser moins et de gagner plus. Tout le monde est d'accord avec ça. La question est d'un : comment est-ce que les objectifs qu'on se fixe sont atteignables ? De deux : quelles sont les conséquences si on n'atteint pas les objectifs ? C'est là-dessus qu'on peut avoir des désaccords, au sens où nous pensons que le malus d'un million d'euros qui... Je le répète, le but et le contrat étaient bâtis pour que la SPL arrive à l'équilibre, c'est-à-dire que si le malus est appliqué, la SPL se retrouve déficitaire. Donc, il y aura besoin de recapitaliser à ce moment-là aussi, ça nous retombera dessus à un moment donné. La question est juste de savoir si les objectifs qu'on se fixe sont atteignables. C'est là où on peut avoir des doutes. On aurait pu fixer des objectifs, mais sans mettre de malus aussi important. Là, le couperet est important. Vous dites que M TAG, oui, c'est atteignable. M TAG ne peut pas dire le contraire, on joue le jeu. Néanmoins, au-dessus, il y a un couperet qui a un malus d'un million d'euros. Ma seule remarque est de demander si les objectifs sont atteignables, tant en diminution des dépenses et avec les conséquences que ça pourra avoir sur les conditions de travail et le personnel qu'en termes d'augmentation des recettes. Je suis entièrement d'accord pour arriver à un niveau de fraude qui soit conforme à l'ensemble des grands réseaux, il n'y a pas de débat là-dessus.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Je crois que nous avons eu un débat de qualité sur cette délibération, c'est important et c'est normal. Nous sommes là sur un sujet absolument essentiel au cœur de nos missions, qui est, dans le fond, l'offre de transport public que nous allons mettre en place pour les habitants du territoire. Nous sommes à un moment absolument historique, chacun le sait ici,

au-delà des postures. Nous allons avoir un très grand réseau de transport en commun qui va opérer quelque chose qui est unique à l'échelle du territoire aujourd'hui, en France. C'est pour simplifier la vie des gens, pour améliorer la qualité de service et de l'offre, en rassemblant les deux réseaux historiques, en unifiant la tarification, comme vous le savez. Nous avons un des plus beaux contrats de l'histoire des transports publics de ce territoire et je remercie l'immense majorité des orateurs qui viennent de s'exprimer et qui l'a salué. C'est du jamais vu, jamais connu.

Je comprends bien que ça en gêne certains dans des postures politiques habituelles, mais c'est vraiment regrettable de ne jamais être capable de s'inscrire dans des dynamiques collectives au service des habitants pour améliorer leur quotidien. Il faut toujours dénigrer, critiquer et tordre la réalité, comme si nous ne faisons rien, comme si la situation des gens allait se dégrader, alors même qu'elle va s'améliorer de manière historique. Je comprends bien, monsieur Bejjaji, que ça vous dérange de le reconnaître, ça vous gêne. Toutefois, cela a été dit, je crois que dans les périodes que nous traversons, il serait quand même bien, de temps en temps, que tout le monde se rassemble derrière des progrès d'intérêt généraux pour le territoire. Nous avons une offre qui sera demain plus efficace, de meilleure qualité, qui répondra aux besoins que nous avons aujourd'hui et demain, et non pas de ceux que nous avons hier. Vouloir en permanence revenir sur le passé, comparé à des époques révolues, pour nous dire que c'était comme ça avant, que ce sera comme ça demain, que ce n'est pas bien, que ce n'est pas bon, les kilomètres, l'offre, et cetera. Nous regardons vers l'avenir, les temps changent, les mobilités changent, les besoins des gens changent, et c'est précisément à cela que nous répondons. Puis nous répondons aussi de manière très forte à une demande que peu de gens traitent aujourd'hui, et cela a été très bien dit par Luc Rémond. Quel est le besoin aujourd'hui ? C'est d'améliorer l'offre et les connexions entre les périphéries et le centre urbain, non seulement parce que c'est un besoin quotidien par nos habitants, mais c'est aussi ce qui ressort sur de nombreux sujets. C'est une proposition qui est à la fois audacieuse, novatrice et qu'encore une fois, peu de services font. Il faut réorganiser pour être plus efficace à certains endroits, parce qu'il y a des besoins nouveaux qui s'expriment et peut-être qu'à d'autres endroits, il y a des évolutions. Donc, ne caricaturez pas en disant que nous allons réduire des services, réduire des offres. Nous les adaptions au meilleur des besoins. C'est bien ça qui compte, c'est le résultat final et global, et c'est précisément ce que nous faisons : une meilleure qualité de services pour nos usagers. Après, il y a deux ou trois éléments qui ont été évoqués qui, quand même, ne peuvent pas être laissés dits ainsi. Quand vous mettez en cause la sous-traitance, monsieur Bejjaji, arrêtons d'opposer les opérateurs de transport du territoire, arrêtons d'opposer les salariés, les hommes et les femmes qui travaillent dans ce territoire pour offrir un service public de transport à l'ensemble de nos usagers. Il y a des besoins très différents entre la zone de la Métropole, la zone de Grésivaudan, la zone de Coteau, et nous avons besoin de tout le monde pour travailler. On ne les oppose pas, ils se complètent. Nous ne sommes pas en train de vous expliquer que nous allons fermer des lignes de la TAG pour aller les sous-traiter à je ne sais qui. Nous sommes en train de vous dire, et vous le savez pertinemment, que nous augmentons l'offre et que nous avons besoin de plusieurs acteurs pour répondre à ce besoin, en s'appuyant aussi sur des opérateurs du territoire. Ce sont des entreprises qui travaillent, qui ont aussi des salariés, qui vivent ici et qui répondent à un service public de transport également. Je voudrais qu'on le reconnaisse aussi et qu'on arrête d'opposer en permanence, de manière artificielle, l'ensemble de ces personnels et l'ensemble de ce service de transport, parce qu'ils font aussi un travail remarquable. Notamment, sur des lignes plus petites, plus complexes et certainement, pour certaines, les plus déficitaires au passage.

Puis il y a aussi des sujets sur les rames de tramways. C'est quand même incroyable ! Vous êtes en train de nous dire qu'améliorer la qualité de transport de nos usagers en mettant des rames plus modernes, plus grandes, plus confortables, c'est un problème, parce qu'on sera plus efficace. C'est quand même extraordinaire ! Se permettre cette remarque, alors même que nous accumulons, en la matière, un retard historique. Justement, parce que les positions que vous défendez politiquement par le passé n'ont pas été capables d'anticiper ce renouvellement de rames et que nous en payons lourdement les conséquences aujourd'hui. Permettez-moi de vous dire que c'est particulièrement déplacé quand, comme l'a dit Laurent Thoviste, le matin, les rames sont extrêmement chargées sur certaines lignes. Puis quand on nous demande pourquoi nous n'avons pas plus de rames et pourquoi elles ne sont pas plus grandes. Là encore, c'est précisément ce que nous faisons. C'est d'ailleurs précisément ce sur quoi nous étions avant-hier avec Brahim Cheraa sur Saint-Martin-d'Hères, avec l'extension à venir de la ligne D qui, à terme, aura, elle aussi, des rames de plus grande capacité pour mieux transporter nos usagers. Encore une fois, je crois qu'il n'y a que cela qui doit compter. Encore une fois, monsieur Bejjaji, arrêtons cinq minutes les postures, réjouissons-nous, regardons ce qui progresse pour nos habitants. Ça n'a jamais été fait auparavant, ce n'est pas fini d'ailleurs, cela a été dit par un certain nombre de collègues. Puis surtout, nous sommes ici au comité syndical du SMMAG,

nous sommes là en tant qu'élus. Nous ne sommes pas au conseil d'administration de la TAG où les administrateurs ont leur rôle. Ils se sont d'ailleurs exprimés, vous vous êtes exprimés. Je constate d'ailleurs que vous avez une fine connaissance du dossier. Je m'en réjouis, c'est bien que vous disposez de l'ensemble des éléments et c'est bien normal en tant qu'administrateur de la société. Toutefois, nous ne sommes pas ici dans des postures ni d'administrateurs ni de représentants syndicaux, nous sommes des élus responsables qui jouent leur rôle d'autorité organisatrice des mobilités et qui doivent se positionner comme tel. J'en appelle ici aussi à cette responsabilité collective pour que chacun soit à son rôle et à sa place. Je crois que c'est ça aussi que nos habitants nous demandent, et particulièrement dans la période que nous traversons. En tout cas, encore une fois, merci de ce débat de qualité. Je n'aurais pas été satisfait si nous avions passé une telle délibération sous silence. Ce n'est pas le cas et je vous en remercie. Au regard de la spécificité de cette délibération et du nombre important, comme vous le savez, d'administrateurs de la SPL au sein de notre comité, je vous précise que sont en déport sur le vote : monsieur le président Henri Baile, monsieur Pierre Bejjaji, madame Margot Belair, monsieur Dominique Escaron, monsieur Simon Farley, madame Laëtitia Rabih, monsieur Laurent Thoviste et monsieur Jean-Paul Trovero, puisqu'ils siègent au conseil d'administration. Je vais mettre aux voix la délibération pour ceux qui peuvent voter. Y a-t-il des oppositions ? Deux. Y a-t-il des abstentions ? Donc, deux oppositions, les autres sont en déport, il n'y a pas d'abstention. Qui est pour ? La délibération est adoptée.

Exposé des motifs

Préambule

Par une délibération en date du 6 juillet 2023, le SMMAG a approuvé le principe de l'attribution d'un contrat de délégation de service public conclu avec la SPL M TAG pour l'exploitation des lignes de transport en commun situées sur le territoire de l'Agglomération grenobloise, ainsi que des liaisons qui se prolongent vers le territoire du Grésivaudan.

Compte tenu des relations qui lient la SPL M TAG et le SMMAG, le futur contrat peut être conclu en quasi-régie, sans publicité ni mise en concurrence, en application des dispositions des articles L3211-1 et suivants du code de la commande publique.

Par une lettre de consultation en date du 11 octobre 2023, le SMMAG a transmis à la SPL M TAG le dossier de consultation, invitant la SPL M TAG à remettre son offre initiale pour le 29 janvier 2024.

Après analyse de l'offre initiale, plusieurs sessions de négociations thématiques ont été abordées par le SMMAG et la SPL M TAG afin d'évoquer notamment la constitution de l'offre de service, la proposition financière, la qualité de service, l'amélioration de l'offre de transport ou encore la gestion et l'entretien du patrimoine.

Sur la base du cahier des charges établies par le SMMAG, et après négociations, la SPL M TAG a été invitée à remettre son offre finale le 31 mai 2024.

Après une analyse détaillée dans le rapport joint à la présente délibération, il apparaît que la SPL M TAG a présenté une offre cohérente et satisfaisante.

Le contrat à conclure présente les principales caractéristiques suivantes.

La durée du Contrat est fixée à six (6) ans à compter du 1er septembre 2024. Il pourra être résilié de manière anticipée dans les conditions prévues au contrat, et notamment un an avant son échéance le cas échéant.

Il couvre le périmètre géographique du territoire de l'agglomération grenobloise, ainsi que des liaisons se prolongeant vers le territoire du Grésivaudan.

L'opérateur exploitera le service TPMR Flexo+ sur l'ensemble du territoire du SMMAG.

En synthèse, le Délégué ainsi désigné aura notamment la charge de :

- exploiter le réseau de transport public de voyageurs sur le territoire de Grenoble Alpes Métropole et le périmètre du SMMAG pour les lignes objet de la présente délégation, comprenant les lignes régulières et du Transport Sur Réservation (TSR), des services scolaires et du service « Flexo+ » ;
- apporter au SMMAG son conseil et son expertise pour améliorer le réseau de transport au cours de l'exécution du contrat ;
- accompagner l'Autorité Organisatrice pour les lignes que cette dernière gère en direct ;
- assurer la communication de promotion du réseau, l'intermodalité et la multimodalité ;
- exploiter l'Appli M ;
- accompagner l'autorité organisatrice pour la mise en place du SAEIV (Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs) et de la billettique ;
- exploiter, administrer et maintenir le système billettique actuel et étendu à compter de janvier 2025 aux territoires du Pays Voironnais et du Grésivaudan ;
- percevoir les recettes du service au nom et pour le compte de l'Autorité Organisatrice ;
- Réaliser des investissements pour le compte de l'Autorité Organisatrice.

Dès la prise d'effet du présent contrat, la SPL M TAG est responsable du bon fonctionnement du service et assume toutes les responsabilités relevant des pouvoirs laissés à son initiative.

L'Autorité Organisatrice autorise la SPL M TAG à sous-traiter, sous sa seule responsabilité et en conservant l'intégralité des risques d'exploitation du service, les services qui font l'objet du Contrat.

La SPL M TAG est tenue de couvrir sa responsabilité civile et les biens du service par des polices d'assurance appropriées dont elle donne une copie à l'Autorité Organisatrice et s'engage à lui communiquer sans délai et par écrit toute modification survenue dans ses polices au cours de l'exécution du contrat.

La SPL M TAG est tenue d'assurer la continuité du service public délégué, quelles que soient les circonstances, sauf cas de force majeure ou survenance d'une cause légitime.

Compte tenu de sa qualité de professionnel du transport public de voyageurs, la SPL M TAG est tenue à une obligation générale d'information, d'avis et de conseil vis-à-vis de l'Autorité Organisatrice.

La SPL M TAG s'engage sur un niveau de recettes. Elle est rémunérée :

- par un forfait de charges couvrant les charges fixes d'exploitation ;
- par un intéressement correspondant à l'atteinte ou non des objectifs de recettes ;
- par un forfait fiscal couvrant à l'euro les charges de contributions économiques territoriales ;
- par une contribution financière au titre des opérations d'investissement portées pour le compte du SMMAG.

* * * *

Conformément aux articles L.1411-19 et L.1411-7 du Code Général des Collectivités Territoriales, le Président, en tant que personne habilitée à signer le contrat, a transmis aux conseillers le 18 juin 2024, l'ensemble des documents suivants :

- Projet de délibération ;
- Procès -verbal de la commission de DSP du 7 mars 2024 relatif à l'examen de l'offre initiale

- de la SPL M TAG et à l'avis de la commission, avec le rapport d'analyse de l'offre initiale ;
- Rapport de Monsieur le Président présentant l'offre finale de la SPL M TAG et les caractéristiques du contrat de délégation de service public à conclure,
- Projet de contrat de délégation de service public à la SPL M TAG pour l'exploitation du réseau de transports de la Métropole grenobloise ;

Après analyse de l'offre finale, Monsieur le Président, conformément aux dispositions de l'article L. 1411-5 du CGCT, a décidé de soumettre à l'approbation de l'assemblée délibérante la signature du contrat de délégation de service public à la SPL M TAG pour l'exploitation du réseau de transports de la Métropole grenobloise

Les caractéristiques de l'offre de la SPL M TAG sont exposées dans le rapport de Monsieur le Président établi conformément aux dispositions de l'article L.1411-5 du CGCT et communiqué aux élus à l'appui de la convocation adressée le 18 juin 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,
Vu les dispositions des articles L.1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales,
Vu les articles L.3211-1 à L.3211-5 du code de la commande publique, relatifs aux contrats de concession conclus en quasi régie ;
Vu l'avis de la Commission Consultative des Services Publics Locaux,
Vu la délibération en date du 6 juillet 2023 approuvant le principe de l'attribution d'un contrat de délégation de service public conclue avec la SPL M TAG pour l'exploitation des lignes de transport en commun situées sur le territoire de Grenoble Alpes Métropole,
Vu le procès-verbal de la CDSP du 7 mars 2024,
Vu le rapport de Monsieur le Président présentant les motifs conduisant à approuver la signature du contrat de délégation de service public à la SPL M TAG pour l'exploitation du réseau de transports de la Métropole grenobloise

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 27 juin 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG décide :

- d'approuver la signature du contrat de délégation de service public à la SPL M TAG pour l'exploitation du réseau de transports de la Métropole grenobloise
- d'approuver le contrat de délégation de service public à la SPL M TAG pour l'exploitation du réseau de transports de la Métropole grenobloise ;
- d'autoriser Monsieur le Président à signer le contrat de délégation de service public à la SPL M TAG pour l'exploitation du réseau de transports de la Métropole grenobloise ;
- de charger M. le Président de l'exécution et de la publication de cette décision.

10 voix pour - 8 déports (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Dominique ESCARON, Simon FARLEY, Laetitia RABIH, Laurent THOVISTE, Jean-Paul TROVERO, Henri BAILE), 2 Contre (Florent CHOLAT, Alban ROSA)

Grenoble-Alpes Métropole : 7 voix pour - 7 déports (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Dominique ESCARON, Simon FARLEY, Laetitia RABIH, Laurent THOVISTE, Jean-Paul TROVERO), 2 contre (Florent CHOLAT, Alban ROSA)

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

Conclusions adoptées.

Délibération n°9 - Mobilités urbaines - Protocole d'achèvement du contrat d'OSP pour l'exploitation du service de transport public de voyageurs de l'agglomération Grenobloise

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à la délibération relative aux protocoles d'achèvement du contrat d'OSP. C'est la suite de ce que nous venons de dire. Comme vous le savez, nous avons confié en décembre 2021 l'exécution d'un contrat d'OSP, d'obligation de service public, à la SPL entre le premier janvier 2022 et le 31 décembre 2023. Il y a eu un certain nombre d'avenants à ce contrat sur lesquels je ne reviens pas. L'avenant numéro cinq a porté l'échéance du contrat au 31 août de cette année dans l'attente du début du nouveau contrat que nous venons d'évoquer. Il est nécessaire de procéder à la signature d'un protocole de fin de contrat entre les parties pour l'ensemble des modalités techniques, juridiques et financières.

Le présent protocole vous est soumis sur les questions de gestion des biens affectés, de l'affectation des recettes des titres vendus d'ici au 31 août, la clôture des comptes, des indemnités et du quitus, le reporting et l'arrêté des comptes, ainsi que la reprise du personnel et la continuité de l'exploitation. Il vous est proposé de voter ce protocole d'accord, là aussi, avec les déports que j'évoquais dans la délibération précédente pour les mêmes raisons. Y a-t-il des oppositions ? Non. Des abstentions ? Non. Donc, c'est adopté intégralement.

Exposé des motifs

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

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

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

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

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

Par avenant 5 en date du 6 juillet 2023, les parties ont convenu de prolonger le contrat de huit mois supplémentaires, soit jusqu'au 31 août 2024, afin de faire coïncider sa date d'échéance avec celle du contrat de DSP TOUGO et permettre ainsi des synergies entre les réseaux à compter du mois de Septembre 2024.

Par avenant 6 en date du 7 décembre 2023, les parties ont convenu des modifications à apporter aux biens mis à disposition de l'opérateur dans le secteur Grand Place (intégration de l'ascenseur et prise en compte des dépenses de fonctionnement nouvelles afférentes) ainsi que des modifications apportées au PPI visant à intégrer des opérations complémentaires (adaptation du système billettique, frais d'assistance MOA pour le renouvellement du SAEIV du réseau, les révisions d'organes des rames CITADIS et TFS).

Par avenant 7 en date du 7 mars 2024, les parties ont convenu des adaptations portées à l'offre du réseau de transport, des modifications apportées au PPI de l'opérateur pour le compte de l'Autorité Organisatrice intégrant des opérations complémentaires liées à la billettique ainsi que la prise en compte dans les dépenses de fonctionnement des dépenses nouvelles portant sur la maintenance des logiciels et équipements billettique à compter du 1^{er} mars 2024.

La prolongation par l'avenant 5 de la durée du Contrat porte son échéance au 31 août 2024. En vue de la fin du Contrat, il est apparu nécessaire aux parties de procéder à la signature d'un protocole de fin de contrat visant à formaliser les modalités techniques, juridiques et financières de la fin de ce Contrat dans le respect de la continuité du service public.

Aussi, le présent protocole de fin de contrat a pour objet de formaliser l'accord des parties et de fixer les conditions de :

- La gestion des biens affectés au service public ;
- L'affectation des recettes du de titres vendus avant le 31 août 2024 dont la validité va au-delà du 1er septembre 2024 ;
- La clôture des comptes, les indemnités et quitus ;
- Le reporting et l'arrêté des comptes ;
- La reprise du personnel et la continuité de l'exploitation.

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 articles L.1411-3 et L.5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales ;
Vu les articles L.3131-5 et R.3131-2 à R.3131-4 du Code de la commande publique ;
Vu les statuts du SMMAG adoptés par délibération du 11 mars 2021,
Vu le contrat d'obligations de service public conclu avec la SPL MTAG pour l'exploitation du réseau de transport public urbain de voyageurs l'agglomération grenobloise
Vu la délibération du 07 juillet 2022 portant sur l'avenant 1 au contrat d'OSP
Vu la délibération du 15 décembre 2022 portant sur l'avenant 2 au contrat d'OSP
Vu la délibération du 09 mars 2023 portant sur l'avenant 3 au contrat d'OSP
Vu la délibération du 22 juin 2023 portant sur l'avenant 4 au contrat d'OSP
Vu la délibération du 6 juillet 2023 portant sur l'avenant 5 au contrat d'OSP
Vu la délibération du 7 décembre 2023 portant sur l'avenant 6 au contrat d'OSP
Vu la délibération du 7 mars 2024 portant sur l'avenant 7 au contrat d'OSP

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 27 juin 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve le protocole de fin de contrat d'OSP,
- Autorise le Président à signer le protocole de fin de contrat d'OSP.

*12 voix pour - 8 déports (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Dominique ESCARON, Simon FARLEY, Laetitia RABIH, Laurent THOVISTE, Jean-Paul TROVERO, Henri BAILE),
Grenoble-Alpes Métropole : 9 voix pour - 7 déports (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Dominique ESCARON, Simon FARLEY, Laetitia RABIH, Laurent THOVISTE, Jean-Paul TROVERO),
Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour - 1 déport (Henri BAILE),
Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.*

Nouvelles mobilités

Délibération n°10 - Compétences Mobilités actives et intermodalités - Adaptation de la tarification du service "Vélo solidaire"

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à l'adaptation de la tarification des services Vélo Solidaire et la parole est au vice-président Luc Rémond.

Luc REMOND: Merci, Monsieur le Président. Je vous rappelle que le Pays Voironnais a mis en place en 2019 un service de location de vélos à un tarif solidaire en faveur des personnes en situation de précarité, la recherche d'un emploi ou un contrat précaire. Après une phase d'expérimentation de 2019 à 2020, le Pays Voironnais souhaitait pérenniser et développer le service par un marché public d'une durée de quatre ans passés avec l'entreprise Adéquation Véligoood et l'augmentation de la flotte

de vélos en même temps. En décembre 2021, le Pays Voironnais a délibéré à une évolution des tarifs, afin que ceux-ci soient plus attractifs. Aujourd'hui, dans le cadre du transfert des services au SMMAG et de l'ouverture d'un service de location de vélos sur Voiron, le SMMAG souhaite harmoniser l'ensemble de sa tarification. Donc, les tarifs de location mensuelle Vélo Solidaire étant plus élevés que les tarifs solidaires Mvélo+, il est proposé de les adapter et de voter l'évolution suivante. Vous avez le tableau dans la délibération où globalement, il y a une suppression de certains tarifs à la semaine. Par contre, on rajoute des tarifs au trimestre, mais globalement, avec une baisse de ces tarifs. La commission a donné un avis favorable et je vous propose d'adopter ce rapport.

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

Exposé des motifs

Le Pays Voironnais a mis en place en 2019 un service de location de vélo à un tarif solidaire aux personnes en précarité, à la recherche d'un emploi ou en contrat précaire. Après une phase d'expérimentation de 2019 à 2020, le Pays Voironnais a souhaité pérenniser et développer ce service par un marché public d'une durée de 4 ans passé avec l'Entreprise Adéquation – Véligood et l'augmentation de la flotte de vélo.

Le 14/12/2021, le Pays Voironnais a délibéré une évolution des tarifs afin que les tarifs solidaires soient plus attractifs. Aujourd'hui, dans le cadre du transfert des services au SMMAG et de l'ouverture d'un service de location de vélo à Voiron, le SMMAG souhaite harmoniser l'ensemble de sa tarification. Les tarifs de location mensuel du vélo solidaire étant plus élevés que les tarifs solidaires MVélo+, il est proposé l'évolution de la tarification suivante :

Vélo Classique		
Location 1 jour	1.5 €	3 €
Location 1 semaine	5 €	
Location 1 mois	15 €	7 €
Location 1 trimestre		14 €
Dépôt de garantie	70 €	120 €
Vélo à assistance électrique		
Location 1 jour	2 €	6 €
Location 1 semaine	8.5 €	
Location 1 mois	25 €	14 €
Location 4 mois		42 €
Dépôt de garantie	300 €	400 €

Les conditions d'éligibilités et de location ne diffèrent pas du marché initial passé avec l'entreprise Adéquation-Véligood.

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 30 mai 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- approuve l'adaptation des tarifs du service vélosolidaire
- autorise le Président à signer l'avenant annexé à la délibération

22 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

Multimobilités

Délibération n°11 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Création d'un parking de covoiturage à La Buissière : Validation de l'avant-projet

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons au domaine de la multimobilité, à la création d'un parking de covoiturage à La Buissière. Pour la validation de l'avant-projet, madame la vice-présidente Anne Gérin.

Anne GERIN: Merci, Monsieur le Président. L'exposé de cette délibération concerne le parking de covoiturations au niveau de l'échangeur numéro 22 de l'autoroute A41 dit Péage de Pontcharra. Nous sommes sur le secteur du Grésivaudan, vous connaissez certainement ça bien mieux que moi, sur la commune de La Buissière. Le schéma directeur des parcs relais et des aires de covoiturage qui a été approuvé par le SMMAG en février 2023 a conforté l'intérêt de la création de ce parking de covoiturage, dont l'emplacement est stratégique du fait de sa proximité avec l'échangeur autoroutier ainsi que la départementale 1090. La création de ce parking a pour objectif d'offrir aux habitants du secteur la possibilité de stationner pour les automobiles et les vélos, pour du covoiturage ou pour emprunter la ligne de transports en commun, la T83. Elle a peut-être changé de nom entre-temps?

Ça permettra ainsi de réduire l'usage de la voiture individuelle. En 2022, le SMMAG a engagé des études d'aménagement sur ce parking qui comprendra 97 places de stationnement, dont deux places PMR et quatre places avec borne de recharge pour véhicules électriques. Avec également, une zone d'arrêt de covoiturage M covoit' Lignes +, la possibilité d'installation d'ombrières photovoltaïques. Nous avons à gérer une compensation de la surface de la zone humide impactée sur l'aire du projet. Nous installerons des arceaux de vélo avec la possibilité d'évolution d'une consigne. Il faudra adapter le carrefour existant pour sécuriser l'accès et les accès piétons depuis la zone d'arrêt minute et les places PMR jusqu'aux arrêts de bus existants. À l'issue de l'avant-projet, le coût prévisionnel est estimé à 932 000 euros hors taxe et le montant global de l'opération à 1 200 000 euros hors taxe. Le projet est financé par le SMMAG et bénéficie également d'un cofinancement de l'AREA et du département de l'Isère. La mise en service de ce parking est envisagée début 2026. Il est proposé au comité syndical, sur la base de ce coût prévisionnel de 932 000 euros hors taxe, de lancer les études de projet. De même, de fixer le montant définitif de rémunération de la maîtrise d'œuvre sur la base de cette AVP. Il est proposé au comité syndical de reprendre, pour le projet de la création d'un parking de covoiturage, la délégation d'attribution qui est donnée au président en matière d'approbation des études d'avant-projet, dans le respect de l'enveloppe du projet à hauteur et dans la limite de deux millions d'euros. Pareillement, de valider les éléments constitutifs de l'avant-projet pour 932 000 euros prévisionnels, d'engager les études de phase PRO. Puis, également, de poursuivre les procédures réglementaires nécessaires et d'autoriser le président à poursuivre toutes les démarches d'acquisition foncière nécessaires pour la réalisation de ce projet.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Monsieur le président Baile.

Henri BAILE: Je profite de cette délibération pour me féliciter de voir la relation constructive entre AREA, le département de l'Isère et le SMMAG. Puis je voudrais en profiter pour passer un message subliminal à l'État. Lorsque j'additionne l'ensemble des investissements qui ont été portés ces dernières années par le SMMAG, entre les parcs relais, les passerelles, les pistes cyclables, les systèmes d'information, tout est prêt, mais plus que prêt aujourd'hui, pour que le fameux SERM dont on nous parle beaucoup, soit véritablement opérationnel. C'est ce petit message subliminal que je voulais faire passer en termes d'impatience.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous vous accompagnons, Président Baile, dans ce message subliminal. Je vous propose de mettre aux voix cette délibération. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? C'est adopté.

Exposé des motifs

Le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) souhaite aménager un parking de covoiturage au niveau de l'échangeur n°22 de l'autoroute A41 dit « péage de Pontcharra » sur la commune de La Buisnière. Le schéma directeur des parcs-relais et aires du covoiturage du SMMAG approuvé en février 2023 a conforté l'intérêt de la création de ce parking de covoiturage, dont l'emplacement est stratégique du fait de sa proximité avec l'échangeur autoroutier (direction Grenoble et Chambéry) ainsi que de la route départementale (D1090).

La création de ce parking a pour objectif principal d'offrir aux habitants du secteur des possibilités de stationnement automobiles et vélos, pour faire du covoiturage ou emprunter la ligne de transport en commun (T83). Cela permettra ainsi de réduire l'usage de la voiture individuelle.

Le SMMAG a donc engagé en 2022 les études d'aménagement de ce parking de covoiturage. L'aménagement prévoit :

- 97 places de stationnement dont 2 places PMR et 4 places avec bornes de recharge pour les véhicules électriques ;
- une zone d'arrêt covoiturage (M covoit Lignes +) ;
- la possibilité d'installation d'ombrières photovoltaïques ;
- une compensation de la surface de zone humide impactée directement sur l'aire du projet ;
- des arceaux vélos avec possibilité d'évolution pour l'installation d'une consigne vélo sécurisée ;
- une adaptation du carrefour existant pour sécuriser l'accès au parking de covoiturage
- des accès piétons depuis la zone d'arrêt minute et les places PMR jusqu'aux arrêts de bus existants.

A l'issue de l'Avant-Projet (AVP), le coût prévisionnel des travaux est estimé à 932 000 € HT. Le montant prévisionnel global de l'opération est estimé à 1 200 000 € HT

Le projet est financé par le SMMAG, et bénéficie d'un cofinancement d'AREA et du Département de l'Isère.

A ce stade de l'opération, la mise en service du parking de covoiturage est envisagée début 2026.

Il est proposé au Comité Syndical d'approuver l'AVP sur la base de ce coût prévisionnel de travaux de 932 000€ HT, afin de pouvoir lancer les études de projet (PRO) et de fixer le montant définitif de rémunération de la maîtrise d'œuvre sur la base de cet AVP.

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 27 juin 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- décide de reprendre pour le projet de la création d'un parking de covoiturage à La Buisnière, la délégation d'attribution donnée au Président en matière d'approbation des études d'avant-projet (AVP) dans le respect de l'enveloppe du projet et dans la limite de deux millions (2 000 000) d'euros H.T

- valide les éléments constitutifs de l'avant-projet sur la base d'un coût prévisionnel des travaux de 932 000 € HT ;
- décide d'engager les études de phase PRO et de poursuivre les procédures réglementaires nécessaires ;
- autorise le Président à poursuivre les démarches d'acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet.

22 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 : 5 voix pour
Conclusions adoptées à l'unanimité.

Politique de déplacements

Délibération n°12 - Mobilités urbaines - Marché 2018-112 : Signature d'un avenant 6 correctif (sans incidence financière) de l'avenant 5 pour l'extension du système billettique aux réseaux du Grésivaudan et du Voironnais

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à la signature d'un avenant numéro six en matière de système billettique. La parole est à monsieur Bernigaud.

François BERNIGAUD: Un tout petit avenant numéro six au marché sur la billettique. Je vous ai fait voter l'avenant numéro cinq, qui permet d'étendre le système billettique aux réseaux du Grésivaudan et du Voironnais qui a fait le même choix de système billettique. Il s'avère que la version finale qui a été soumise à la délibération en avril nécessite des modifications de formes indispensables à la bonne exécution de l'opération. L'objet de la délibération est d'autoriser le président à signer un avenant qui corrige ces petits points et qui est sans incidence financière.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Je propose de mettre aux voix s'il n'y a pas de demande de prise de parole. Pas d'opposition ? Pas d'abstention ? C'est adopté

Exposé des motifs

Le renouvellement de l'infrastructure billettique du réseau de transports en commun de l'agglomération grenobloise a débuté en 2018 avec l'attribution du marché 2018-112 à la société Conduent.

Durant le déroulement des études puis pendant les premiers développements et tests, des demandes de modifications des évolutions en termes de fonctionnalités ont été demandées, tant par le SMMAG que par MTAG, exploitant du réseau de transport et gestionnaire du système billettique. Par ailleurs, le contexte global dans lequel le projet a évolué et les nombreux projets en interface ont conduit à plusieurs décalages de planning. Entre 2019 et 2023, quatre avenants ont été contractualisés avec la société Conduent, portant le montant total du marché à 10 287 073,91 € HT soit une augmentation cumulée de + 17.43%.

Pour permettre le déploiement d'une tarification coordonnée sur son périmètre, le SMMAG en tant que porteur de la compétence obligatoire Billettique 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 devenu obsolètes.

Pour ce faire, le Comité syndical du SMMAG du 11 avril 2024 a autorisé le Président à signer avec la société Conduent un avenant n°5 ayant pour objet l'extension du système billettique. La signature de cet avenant d'un montant de 2 420 263 €HT est permise par la clause de réexamen (§7.6 du CCAP) du marché 2018-112 prévoyant la possibilité d'étendre le système billettique en cas d'extension du périmètre institutionnel du marché. L'avenant définit l'ensemble des besoins nécessaires à l'extension du système billettique pour les deux réseaux, avec l'investissement correspond à une nouvelle phase d'étude et développement, l'intégration avec les systèmes en interface, aux tests et essais, et à la phase de mise en production suivie d'une nouvelle période de garantie générale.

Cet avenant, porté par le SMMAG, a fait l'objet d'un travail collaboratif avec les partenaires du Grésivaudan et du Voironnais et l'exploitant M TAG, en amont des négociations avec l'industriel Conduent.

Il s'avère que la version finale qui a été soumise à délibération en avril 2024 nécessite des modifications de forme indispensables à la bonne exécution de l'opération. Il est ainsi proposé de contractualiser un avenant 6, sans incidence financière sur le projet, ayant pour objet des corrections mineures de l'avenant 5. Ceci permettra une exécution technique, juridique et financière adéquate de l'avenant 5.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

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

Vu la délibération du 12 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

Vu la délibération du 11 avril 2024 autorisant le Président à signer un avenant n°5 au marché d'un montant de 2 420 263 €HT €HT

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 27 juin 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide d'autoriser le Président du SMMAG à signer un avenant n°6 au marché 2018-112 passé avec la société Conduent, afin d'apporter des corrections mineures et sans incidences financière sur l'avenant 5.

20 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 16 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Politique de déplacements

Délibération n°13 - Mobilités partagées, actives et intermodalités - Création d'une liaison inter-rives entre Saint-Ismier et Le Versoud : Validation de l'avant-projet

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à la création d'une liaison inter-rives entre Saint-Ismier et Le Versoud. Cette fois-ci, la validation de l'avant-projet, madame la vice-présidente Coralie Bourdelin.

Coralie BOURDELAIN: Bonjour. On va parler de l'avant-projet pour valider l'avant-projet concernant la liaison cycle entre La Bâtie et le Versoud qui est, on en a déjà parlé plusieurs fois, un projet très attendu par les habitants de notre territoire. Suite à la concertation qui a eu lieu, on les a pris en compte dans le projet qui va évoluer comme suit sur différents points. En entrant dans La Bâtie depuis le giratoire, les flux piétons et cycles seront répartis sur un trottoir de 1,50 mètre et une piste cyclable de 3,50 mètres. Après le centre de soin Oxance, le tracé se poursuivra en une voie verte de trois à quatre mètres de long, le long de l'allée de La Bâtie. Ensuite, pour franchir la RD 165, on la franchira via un passage inférieur de quatre mètres de large pour, après, se connecter à la Belle-Via, en franchissant le canal de la Chantourne par un ouvrage en béton armé.

Pour passer sur l'Isère, une passerelle de quatre mètres de large dédiée aux piétons et cycles sera faite en aval de l'ouvrage existant. Après, quand on se retrouve côté le Versoud, il a été décidé afin d'arriver à améliorer la qualité et d'assurer une qualité de traversée, d'étudier la faisabilité technique d'un passage inférieur sous la RD165 pour rejoindre l'aménagement cycle qui est déjà existant le long de cette zone d'activité. Le coût prévisionnel de ces travaux est estimé à 5 500 000, pour un montant global d'opération de 6,95 millions d'euros. Ce projet est financé par le SMMAG et le département de l'Isère. Toutes ces modifications ont bien été validées, en accord, bien évidemment, avec le département. Je vous propose de valider cet avant-projet pour qu'on puisse poursuivre et arriver à sécuriser cette traversée qui est très attendue par tous nos cyclistes et nos piétons.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Encore un beau projet d'amélioration du quotidien de nos habitants dans le territoire. Je propose de mettre aux voix s'il n'y a pas de demande de prise de parole. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? C'est adopté.

Exposé des motifs

L'aménagement d'une traversée sécurisée entre La Bâtie et Le Versoud doit permettre de connecter la commune de Saint-Ismier à celle du Versoud mais aussi de relier d'autres pôles structurants comme le Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de La Bâtie, la zone d'activité « La Grande Île », la gare de Lancey et la voie verte « Belle Via ». Cette liaison vise en priorité les trajets domicile-travail, mais son interconnexion avec la Belle Via permettra également aux riverains de rejoindre les itinéraires cyclo-touristiques.

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. Le projet garantira une solution sécurisée aux cycles et aux piétons pour franchir l'Isère, améliorant ainsi l'offre de mobilité sur le territoire du SMMAG.

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 projet prévoit les aménagements suivants :

- Entrant dans l'allée de La Bâtie depuis le giratoire, les flux piétons et cycles sont répartis sur un trottoir de 1,5 mètres et une piste cyclable de 3,5 mètres.
- Après le centre de soins Oxance, le tracé se poursuit en voie verte de 3 à 4m de large le long de l'allée de la Bâtie.
- L'itinéraire se poursuit avec une rampe jusqu'au franchissement de la RD 165 via un passage inférieur de 4 mètres de large.
- Le tracé rejoint ensuite la Belle Via en franchissant le canal de la Chantourne par un ouvrage en béton armé.
- Depuis la Belle Via, à l'approche du pont routier existant, le tracé emprunte une passerelle de 4 mètres de large dédiée aux piétons et cycles située à proximité à l'aval de l'ouvrage existant.
- Côté Le Versoud, en sortie de la passerelle, le tracé franchit à niveau la route de l'Isère puis croise la RD165 via un passage inférieur en direction de la ZA Grande Île, sous réserve de sa faisabilité technique, et rejoint ainsi les aménagements cycles existants le long de la ZA

A l'issue des études d'avant-projet, le coût prévisionnel des travaux est estimé à 5,5M€ HT, et le montant prévisionnel global de l'opération à 6, 950 M€ HT. Le projet est co-financé par le SMMAG et le Département de l'Isère.

A ce stade de l'opération, la mise en service de cette liaison inter-rives est envisagée pour fin 2026-début 2027 sous réserve de l'obtention des autorisations administratives.

Il est proposé au Comité Syndical d'approuver l'AVP sur la base de ce coût prévisionnel de travaux de 5,5 M€ HT, afin de pouvoir lancer les études de projet (PRO) et de fixer le montant définitif de rémunération de la maîtrise d'œuvre sur la base de cet AVP.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

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

Vu la délibération du SMMAG du 28 septembre 2023 actant le lancement d'une concertation préalable sur le projet de liaison inter-rives entre Saint-Ismier et Le Versoud ;

Vu la délibération du SMMAG du 11 avril 2024 validant le bilan de la concertation préalable sur le projet de liaison inter-rives entre Saint-Ismier et Le Versoud ;

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 27 juin 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Valide les éléments constitutifs de l'avant-projet sur la base d'un coût prévisionnel des travaux de 5,5 M€ HT ;
- Décide d'engager les études PRO et de poursuivre les procédures réglementaires nécessaires ;
- Autorise le Président à poursuivre les démarches d'acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet.

22 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 : 5 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Délibération n°14 - Mobilités urbaines - Tarification du réseau M réso

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à la tarification du service de transport en commun M réso. Cette délibération s'inscrit en parfait complément avec la précédente, qui attribue une nouvelle offre à l'opérateur SPL M TAG. Nous avons un accompagnement, une évolution également du système tarifaire, conformément à la nouvelle offre. Nous avons besoin, vous le savez, d'harmoniser la tarification pour venir se substituer aux deux anciens systèmes tarifaires existants jusqu'à lors, avec à la fois des titres spécifiques, notamment sur des destinations de nature, sur lesquels je reviendrai.

D'abord, le premier élément fort est la tarification zonale qui est quand même la base de construction de ce nouveau système. C'est avec un zonage qui est basé sur les périmètres institutionnels des territoires à la fois de la Métropole et du Grésivaudan, avec chacune, une zone, qui ont d'elles-mêmes chacune des tarifs. Le tarif de la zone une qui correspond plus ou moins au périmètre métropolitain, le tarif valable sur l'ensemble du ressort territorial, puis le tarif de la deuxième zone et le tarif interne à la zone géographique du Grésivaudan. Nous avons des catégories d'âge qui sont ajustées ou qui sont maintenues, entre zéro et quatre ans, cinq et 10 ans, 11-17 ans, 18-25 ans en formation, 18-64 ans, 65-74 ans, 75 ans et plus. De même que les titulaires d'une carte mobilité inclusion invalidité ou d'une carte d'invalidité et les employeurs en démarche de plan de déplacement conventionné, la fameuse démarche M'PRO.

On précise que pour les tarifs 18-25 ans en formation, il y a des conditions de scolarisation dans un établissement d'enseignement secondaire, d'enseignement supérieur, d'un contrat d'apprentissage ou d'alternance, ainsi que de volontaires en service civique. Les titres à voyages de la gamme M réso sont basés sur la gamme M TAG actuelle. Les abonnements de la gamme M réso sont ceux de la

gamme M TAG actuelle. Les deux gammes tarifaires comportent aussi des abonnements de transport spécifiques, notamment pour les scolaires. Il y avait des spécificités sur certaines zones jusqu'à présent. Il vous est proposé de simplifier tout cela et de les supprimer pour ne conserver que des titres libre circulation pour cette tranche d'âge des 11 à 17 ans.

En ce qui concerne la tarification solidaire, le principe de la tarification solidaire est que la similitude sur les deux réseaux est maintenue avec des réductions basées, comme vous le savez, sur les revenus du quotient familial calculé par la CAF, qui courent entre zéro et 900 de QF. Tous les foyers ayant un revenu inférieur au seuil de pauvreté bénéficient dorénavant du tarif le plus bas qui est de 2,50 euros par mois. Le tarif d'entrée dans la tarification solidaire est similaire entre le Grésivaudan et la Métropole. J'ajoute que l'ensemble de ces abonnements de tarification solidaire sont proposés en version mensuelle et annuelle. Ils sont universels à toutes les catégories. Il y a également des gammes tarifaires spécifiques. Par exemple, les titres événementiels à destination de congrès ou de grands événements, ou bien de titres combinés avec l'opérateur d'autopartage Citiz, avec le TER ou encore pour accéder au parking relais Catane.

Une nouveauté apparaît également avec la création de titre de transport dit Neige et Nature, puisque M réso proposera des lignes à vocation touristique et d'accès aux zones naturelles de montagne, avec des numérotations qui commenceront par de N 62 à 93, puis un 99. Ces lignes seront composées de lignes actuelles du réseau qui était jusqu'à lors morcelées entre des lignes propres au SMMAG, des lignes qui étaient opérées par la région et par le service Transaltitude. Pour vous donner un exemple, la seule liaison entre Grenoble et Chamrousse avait jusqu'à présent trois lignes distinctes. Il n'y en aura demain plus qu'une seule, opérée en totalité par le SMMAG. Il viendra se substituer à la ligne T87 régionale, à la ligne TouGo et à la ligne Transaltitude. Pour ce faire, une tarification sera adaptée, harmonisée sur ces lignes, pour qu'elle soit à la fois attractive pour les locaux, générée du report modal. En même temps, répondre aussi à des besoins différents de visiteurs de passage, avec des locaux pour trajets locaux, des locaux pour se rendre en station et des visiteurs en séjour. Les abonnements TAG seront accessibles sur ces lignes pour les habitants du territoire. En ce qui concerne les titres occasionnels, ils feront l'objet d'une tarification spécifique, avec des tarifs aller simple, aller-retour ou des tarifs combinés spécifiques, notamment sur la période hivernale, qui pourront comprendre notamment des forfaits de ski. Les titres voyage habituels ne sont pas acceptés sur ces trajets spécifiques. Il convient aussi d'harmoniser assez logiquement le montant des amendes entre les différents réseaux pour n'en faire plus qu'une seule. Il vous est proposé une harmonisation dans la présente délibération. Succinctement, je ne veux pas revenir sur l'ensemble des détails, nous avons déjà eu l'occasion d'en parler. Je crois que tout cela est bien connu sur cette délibération qui est importante puisqu'elle scelle un nouveau fonctionnement tarifaire à compter du deux septembre prochain, sur notre nouvelle offre de transport. C'est en cohérence et en complémentarité, pour pouvoir, une fois de plus, améliorer et simplifier à la fois le quotidien de nos habitants en matière de transport, mais surtout répondre à leurs besoins pour augmenter la fréquentation de nos services de transports collectifs. Y a-t-il des demandes de prise de parole ? Je n'en vois pas. Je vous propose de mettre aux voix cette délibération. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? Quatre. Pas d'explication de vote ? Non ?

Henri BAILE: C'est dommage.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Donc, abstention sans explication de vote. Le reste étant pour, la délibération est adoptée.

Exposé des motifs

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

- La première au 1^{er} janvier 2023 a permis de proposer des titres attractifs pour les moins de 11 ans ;
- La deuxième mise en œuvre depuis février 2024 a permis l'harmonisation des tarifications solidaires ;
- La troisième et dernière pour septembre 2024 prévoit les dernières mesures de finalisation de la convergence.

L'objet de la présente délibération est de présenter la gamme tarifaire harmonisée du réseau M réso, venant se substituer aux gammes tarifaires M Tag et M Tougo en vigueur.

La présente délibération propose également de créer des titres de transports spécifiques aux lignes « Neige et Nature » permettant de rejoindre les stations de montagne, de définir des montants d'amende communs M réso.

LA GAMME TARIFAIRE HARMONISEE M RESO

• Une tarification zonale

Conformément à la délibération du 15 décembre 2022 et à la délibération du 11 avril 2024 portant sur le création d'une tarification zonale unifiée sur les réseaux du SMMAG, il est proposé de maintenir la tarification dite « zonale ».

La proposition de zonage est basée sur les périmètres institutionnels des collectivités ayant transféré leur compétence en matière de 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 (ressort territorial) 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.

• Catégories de la tarification M réso

La gamme M réso établit les catégories suivantes :

- 0-4 ans
- 5-10 ans
- 11-17 ans
- 18-25 ans en étude
- 18-64 ans
- 65-74 ans
- 75 ans et plus
- Titulaires d'une carte mobilité inclusion mention « invalidité » ou d'une carte d'invalidité
- Employeurs en démarche Plan de Déplacement conventionnés M'PRO

Il est précisé que les tarifs « 18-25 ans en étude » sont accessibles aux personnes âgées de 18 à 25 ans inclus, justifiant des conditions de statut suivantes :

- Scolarisation dans un établissement d'enseignement secondaire ;
- Scolarisation dans un établissement d'enseignement supérieur (étudiants) ;
- Formation en alternance ou titulaire d'un contrat d'apprentissage ;
- Volontaires en service civique.

Les personnes de 18-25 ans ne justifiant pas de ces statuts sont dans la catégorie des 18-65 ans ou relève de la tarification solidaire en fonction de leurs revenus.

• Titres à voyages

Les titres à voyages de la gamme M réso sont basés sur la gamme M Tag actuelle.

Toutefois, il est précisé que certains titres à voyages sont spécifiques à la zone 1, afin de veiller à ne pas complexifier l'ensemble des gammes tarifaires. Il s'agit des titres suivants :

Le titre 1 jour et sa déclinaison en « business Tag »,

Le titre 10 voyages groupe,

Le titre 10 voyages collectivités,

Le titre vendu à bord et les tickets SMS ont une différence de prix marquée avec le ticket unité (+0,50€), en lien avec la mise en place du paiement par carte bancaire sans contact, et les possibilités d'achat sur un distributeur automatique de titres ou auprès d'un dépositaire.

Pour les titres à voyage de la zone 2, les spécificités sont les suivantes :

Le titre vendu à bord et les tickets SMS sont au même prix que le ticket unité

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.

- **Abonnements**

Les abonnements de la gamme M réso sont basés sur la gamme M Tag actuelle.

Les 2 gammes tarifaires actuelles comportent des abonnements de transports spécifiques « scolaires » pour les jeunes de 11 à 17 ans : ils ne fonctionnent 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.

Un abonnement reste spécifique à la zone 1, afin de veiller à ne pas complexifier inutilement la gamme tarifaire suivant : 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.

La gamme tarifaire M Tougo propose actuellement deux niveaux de prix, selon des critères géographiques, pour les titres « PDE » accordés aux salariés des entreprises conventionnées. Dans une optique de simplification, il est proposé de ne conserver qu'un seul niveau de réduction (-25% par rapport au plein tarif) pour cet abonnement de la zone 2.

- **Tarifification solidaire**

Les principes de la tarification solidaire, similaires sur les deux réseaux actuellement, sont maintenus : les réductions sur les abonnements sont basées sur les revenus en utilisant le quotient familial (QF) calculé par la CAF.

Les tranches de quotient familial de la gamme M réso sont les suivantes :

- Pastel A : QF entre 0 et 555 (inclus)
- Pastel B : QF entre 556 et 680 (inclus)
- Pastel C : QF entre 681 et 755 (inclus)
- Pastel D : QF entre 756 et 900 (inclus)

Le plafond de quotient familial donnant droit au tarif Pastel A correspond à des revenus équivalent au seuil de pauvreté. Ainsi, tous les foyers ayant des revenus inférieurs au seuil de pauvreté bénéficient du tarif le plus bas.

Les tarifs seront déclinés de manière zonale, cependant, il est proposé que le tarif d'entrée dans la tarification solidaire soit identique dans le Grésivaudan et la Métropole (2,50€/mois en septembre 2024).

L'ensemble des abonnements de la tarification solidaire sont proposés en version mensuelle et annuelle. Ils sont universels à toutes les catégories.

Pour des raisons de cohérence entre les différents services de mobilités, la tarification des services MVélo+ propose des tarifs solidaires pour les personnes ayant un quotient familial inférieur ou égal au plafond de la tarification solidaire du réseau de transport en commun. Le plafond de ressources du foyer de la grille tarifaire MVélo+ est donc équivalent à un QF de 900€.

- Titres spécifiques

La gamme tarifaire comprend également des titres spécifiques comme par exemple le titre événementiel à destination des congrès et grands événements.

A noter que des titres combinés existent en lien avec l'opérateur d'autopartage Citiz, avec le TER, ou encore pour accéder au parking Catane.

Les titres et tarifs sont indiqués en annexe.

CREATION DE TITRES DE TRANSPORT « NEIGE ET NATURE »

Le réseau M réso proposera une gamme de lignes à vocation touristique à destination des stations de montagne du territoire : les lignes « Neige et Nature » numérotées N62 et N93 à N99.

Ces lignes seront composées des lignes actuelles des réseaux M Tag et M Tougo menant aux stations, et de lignes transférées par la Région, notamment les lignes « Transaltitude » vers Chamrousse et Pratoutel, et la ligne T87 (Grenoble-Chamrousse). Ainsi, c'est le SMMAG qui organisera toutes les dessertes concernées.

- N62 : Grenoble - Col de Porte
- N93 : Grenoble - Chamrousse
- N94 : Grenoble - Prapoutel
- N95 : Crolles - Prapoutel
- N96 : Goncelin - Prapoutel
- N97 : Pontcharra - Collet d'Allevard
- N98 : Allevard - Le Pleyne
- N99 : Lumbin - Plateau des Petites Roches

Il s'agit de proposer une tarification harmonisée sur ces lignes, attractives pour les locaux afin de générer du report modal pour se rendre en montagne, mais préservant un niveau de recettes permettant de couvrir les charges nouvelles liées à l'intégration de l'offre « Transaltitude » et de pouvoir développer l'offre.

Différents publics vont se côtoyer dans ces lignes :

- Les locaux pour des trajets locaux (N62, N93 notamment)
- Les locaux pour se rendre en station
- Les visiteurs en séjour (notamment séjour hivernal) pour se rendre en station

Il est proposé de créer des tarifs spécifiques pour ces lignes, distinguant les voyages effectués avec des abonnements SMMAG ou avec des titres occasionnels.

- Les abonnements SMMAG seront acceptés selon le zonage tarifaire en vigueur ;
- Des tarifs « occasionnels » spécifiques sont établis pour les trajets aller simple ou aller-retour sur ces lignes, toute l'année, à des prix significativement plus élevés que les titres à voyages de la gamme tarifaire SMMAG, mais inférieurs aux prix pratiqués sur les lignes « Transaltitude » actuels ;
- Des tarifs combinés avec les forfaits de ski sont proposés pour les skieurs à la journée.

Pour les tarifs spécifiques, il est proposé, en cohérence avec le zonage tarifaire, d'établir des prix différents selon les zones traversées, pour les titres suivants :

- Aller simple
- Aller-retour journée

Cela implique que les titres à voyages habituels (ticket unité, carte 10 trajets, carte 1 jour) ne seront pas acceptés sur ces trajets.

Pour les stations de ski accueillant une clientèle de séjour, arrivant principalement en train à la gare de Grenoble, il est proposé d'établir des tarifs spéciaux pour le transport de bagages, calqués sur la pratique actuelle sur « Transaltitude ». En effet, certains voyageurs en séjour se déplacent avec beaucoup de bagages et/ou des bagages très volumineux. Cela entraîne la nécessité de prévoir des

véhicules avec des grandes soutes et de la manutention pour le personnel de conduite ou d'accompagnement en gare routière, voire même à réduire le nombre de réservation possible pour que tous les bagages puissent être pris en charge.

Les tarifs combinés « forfait + transport » ne sont proposés que dans les lignes N93 et N94 ; à destination de Chamrousse et Prapoutel depuis Grenoble, car la distribution des forfaits de ski nécessite une organisation particulière. Le principe est de vendre le combiné forfait + transport au prix du forfait plein tarif acheté en station.

Des dispositions particulières sont proposées pour l'exploitation des lignes N62, N93 et N94 sur lesquelles la réservation est possible et même fortement conseillée afin de pouvoir gérer l'affluence, et éviter les situations de surcharges au cours desquelles certaines personnes sont contraintes de rester à quai.

Pour ceux qui souhaitent réserver, cela se fera en ligne, à l'achat des titres de transport :

- Pour les abonnés, la réservation sera de 0,50€ par trajet. Réservation possible entre 72h et 15 minutes avant le départ ;
- Pour les utilisateurs de titres spécifiques, la réservation se fera en même temps que l'achat en ligne. Réservation possible entre 3 mois et 15 minutes avant le départ.

Il est précisé que l'accès sans réservation sur les N62, N93 et 94 restera possible, en dépannage, mais au risque de ne pas trouver de place, et à la condition d'acheter à bord le trajet aller simple seulement (pas de possibilité d'acheter un aller-retour à bord)

Pour les autres lignes, il n'y a pas de réservation, et les titres aller simple et aller-retour journée sont vendus à bord.

La grille tarifaire « Neige et Nature » est présentée en annexe

Particularités pour la ligne N62 :

- La tarification « Neige et Nature » s'appliquera au 1^{er} décembre 2024, une fois les travaux sur la route d'accès à Corenc finalisés ;
- La tarification « Neige et Nature » ainsi que la réservation s'appliquera pour les seuls services qui desservent le Col de Porte ;
- La tarification « Neige et Nature » ne s'appliquera que pour les trajets de/vers le Col de Porte, et ne s'appliquera pas pour les trajets intermédiaires ;
- Les tarifs aller simple et aller-retour sont les mêmes qu'au départ de la zone 2 (Grésivaudan), car le trajet est relativement court d'une part, et très peu empruntée par la clientèle de séjour.

MONTANT DE L'AMENDE POUR ABSENCE DE TITRE

Les montants des amendes pour absence de titre, encadrés par le code des transports, sont aujourd'hui fixés à des niveaux différents sur les réseaux M Tag et M TouGo.

Actuellement sur le réseau M Tag ;

- La délibération du 06 juillet 2023 a fixé le tarif pour le montant de l'amende à 60€. Des frais de dossiers de 25€ sont ajoutés si l'amende n'est pas payée immédiatement, mais sous 10 jours (soit 85€). De nouveaux frais de dossiers de 25€ sont ajoutés pour un paiement effectué entre 11 jours et 3 mois (soit 110€) ;
- La non-validation d'un titre de transport valide est passible d'une amende de 5€.

Actuellement sur le réseau M TouGo :

- Le règlement d'exploitation stipule que le montant de l'amende est de 45€. Des frais de dossiers de 40€ sont ajoutés si l'amende n'est pas sous 5 jours (soit 85€) ;
- La non-validation d'un titre de transport valide est passible d'une amende de 10€.

Dorénavant pour le réseau M réso, il est proposé de fixer l'amende pour absence de titre de transport à 60€ et l'amende pour non validation d'un titre valide à 5€.

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 articles L.1221-5 et R.1231-5 du Codes des transports,
Vu les statuts du SMMAG adoptés par délibération du 11 mars 2021,
Vu la délibération du 15 décembre 2022 portant sur l'harmonisation et la modification des tarifs des réseaux M Tag et M Tougo et des services M Covoit et M Vélo+ ;
Vu la délibération du 06 juillet 2023 portant sur les modalités d'accès des étudiants à la tarification solidaire sur les réseaux de transports et le service M Vélo+ et l'actualisation des prix ;
Vu la délibération du 16 novembre 2023 portant sur l'extension de la tarification solidaire, la modification des grilles tarifaires M Tag et M Tougo et l'application à la grille tarifaire MVélo+,
Vu la délibération du 11 avril 2024 portant sur la création d'une tarification zonale unifiée sur les réseaux du SMMAG ;
Vu l'avis du comité des partenaires qui s'est réuni le 18 juin 2024 ;

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 27 juin 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve la tarification zonale M réso et sa gamme tarifaire telle que présentée en Annexe, applicable à partir du lundi 2 septembre 2024 ;
- Approuve les tranches de quotient familial donnant à des réductions sur les prix des abonnements (tarifs Pastel A, Pastel B, Pastel C et Pastel D)
- Décide de créer des tarifs spécifiques pour les titres à voyages sur les lignes « Neige et Nature » du réseau M réso ;
- Approuve les tarifs spécifiques pour les titres à voyages sur les lignes « Neige et Nature » du réseau M réso, tels que présentés en annexe, applicables à partir du 2 septembre 2024 ;
- Fixe le montant de l'amende pour absence de titre à 60€ pour l'ensemble du réseau M réso ;
- Fixe le montant de l'amende pour non validation d'un titre valide à 5€ sur l'ensemble du réseau M réso ;

16 voix pour - 4 abstentions (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Laura PFISTER)
Grenoble-Alpes Métropole : 12 voix pour - 4 abstentions (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Laura PFISTER)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.

Délibération n°15 - Mobilités urbaines - Convention portant sur les modalités de délégation de l'exploitation de 5 lignes de transport

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons au point suivant, qui est une convention portant sur les modalités de délégation de l'exploitation de cinq lignes de transports. Là aussi, encore en complémentarité avec ce que j'évoquais tout à l'heure, il s'agit d'opérer par délégation de la région Auvergne-Rhône-Alpes, l'exploitation de cinq lignes de réseau de transport cars Région, au niveau de notre territoire. Il s'agit des lignes Express 01, 02, 03 et des lignes scolaires VOR 01 et VOR 02. Des modalités financières et administratives du transfert de ces cinq lignes sont intégrées dans une convention de délégation entre la région et le SMMAG. Tout cela est défini sur l'ensemble des modalités de délégation, pour lequel le SMMAG agira au nom et pour le compte de la région. Il s'occupera évidemment de l'organisation du fonctionnement de ces services et de la rémunération dans le cadre des contrats.

Le SMMAG prend toutes les décisions opérationnelles. Les parties se sont entendues sur le principe que le coût net prévisionnel de ces lignes pour l'année scolaire 2023-2024 est de 8 550 163 euros et la tarification du SMMAG sera appliquée sur la ligne Express à compter du premier septembre prochain. Là aussi, c'est un élément important qui vient s'ajouter dans notre simplification de l'offre de transport global du territoire : trois lignes Express, deux lignes de transport scolaire. C'est grâce, je le dis aussi, à une très bonne collaboration de la région, que je tiens à remercier ici très sincèrement. C'est pour pouvoir nous permettre d'avoir aux yeux des habitants une seule offre de transport, un seul système tarifaire avec, une fois de plus, quelque chose de simple, pratique et d'attractif. Pour une

immense majorité d'usagers, les tarifs d'abonnement vont baisser puisqu'ils seront accessibles au tarif SMMAG qui est, je le rappelle, à compter du deux septembre, de 68 euros par mois.

Je tiens aussi à saluer le travail des collègues du Pays Voironnais qui ont permis, bien qu'ils soient encore AOM sur leur secteur, que la combinaison tarifaire soit possible, y compris pour la ligne Express qui va jusque dans le Voironnais. Parce qu'ils ont souhaité contribuer financièrement pour cela, pour que les choses soient neutres pour les usagers. Donc, les habitants du Voironnais ou des autres territoires qui se rendront dans ce secteur ou qui en partiront via les lignes Express seront soumis au nouveau tarif d'abonnement de 68 euros. Vous le voyez, une fois de plus, un élément, une brique complémentaire dans l'ensemble de ce système et de cette offre. Y a-t-il des demandes de prise de parole ? Monsieur ODDON.

Marc ODDON: Simplement pour souligner le côté très positif et très attendu de cette proposition et vous en féliciter.

Henri BAILE: Je me déporte sur cette délibération, puisque je ne peux pas prendre part au vote en tant que qualité de conseil régional. Je veux tout de même en profiter pour remercier Frédéric Aguilera, le vice-président de la région Auvergne-Rhône-Alpes, et Paul Vidal pour la qualité d'écoute qui a été les leurs vis-à-vis de la demande que j'ai portée devant eux. C'est vraiment quelque chose d'important puisque chacun l'a bien compris : sur un territoire unifié, l'ensemble des transporteurs auront les mêmes logos, les mêmes tarifs et une coordination des horaires. On est bien là, véritablement, quelles que soient nos casquettes politiques au service de nos concitoyens. C'est quelque chose que je veux saluer, puis réitérer mes remerciements aux représentants de la région Auvergne-Rhône-Alpes qui ont bien voulu m'écouter.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Monsieur le président CATTIN.

Bruno CATTIN: Pour le Pays Voironnais, c'est un atout effectivement très important. Je ne vais pas refaire le message subliminal qu'a fait tout à l'heure Henri. Toutefois, c'est vrai qu'avec un peu de retard, probablement sur le SERM, c'était important pour nous d'apporter à nos habitants du Pays Voironnais une démarche factuelle qui leur permette de bénéficier de ce service-là. L'effort qu'on a dû faire pour s'aligner sur les tarifs nous paraît aussi bien, pour lui que pour moi, qu'une chose normale.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Madame Coralie BOURDELAIN.

Coralie BOURDELAIN: Je voulais juste dire qu'hier, j'étais en rendez-vous avec l'ADTC qui a salué le travail qui avait été fait concernant cette nouvelle tarification et ce nouveau réseau. Je tenais à le relayer ici aujourd'hui. Ensuite, pour se dire que maintenant, le travail, pour moi, est vraiment de communiquer pour avoir été dans des réunions publiques sur les mobilités, entre autres à Saint-Martin-d'Uriage. Il y a vraiment un besoin de communiquer auprès des habitants pour qu'ils s'approprient ces nouvelles tarifications et ce nouveau réseau qui est très attendu et quand on l'explique, bien évidemment, les retours sont très positifs au niveau de nos concitoyens. Merci.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci beaucoup. Je vous propose de mettre aux voix cette délibération. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? C'est adopté à l'unanimité. L'ordre du jour est épuisé. La séance est donc levée. Je vous remercie pour votre participation.

Exposé des motifs

A compter du 1^{er} septembre 2024, la Région Auvergne-Rhône-Alpes (AURA) va déléguer au Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) 5 lignes du réseau cars Région Isère organisées jusque-là par la Région et internes au ressort territorial du syndicat mixte.

Les lignes concernées par la délégation de gestion prévue au 1^{er} septembre 2024 sont les 5 lignes suivantes :

- Les lignes Express 01, 02 et 03.
- Les lignes Scolaires VOR01 et VOR02.

Dans la perspective du transfert de la compétence « mobilités urbaines » de la Communauté d'agglomération du Pays voironnais au SMMAG, il est proposé une délégation de la Région au SMMAG des nouvelles lignes internes au ressort territorial du syndicat mixte comprenant la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais.

La Région et le SMMAG s'entendent sur cette délégation de service, prévue à l'article L1231-4 du Code des Transports et sur le principe de fixer de manière anticipée les conditions du transfert de ces 5 lignes.

Les modalités financières et administratives du transfert de ces 5 lignes sont intégrées dans une convention couvrant la délégation de lignes entre les deux autorités organisatrices. Ainsi cette convention a pour objet de définir les modalités de la délégation exercée par le SMMAG, lequel agit au nom et pour le compte de la Région. Il s'agit notamment de l'organisation et du fonctionnement des services, la rémunération dans le cadre des contrats en cours ainsi que le mode de gestion. Le SMMAG prend toutes les décisions opérationnelles.

Une fois la compétence « mobilité urbaine » du Pays Voironnais transférée au SMMAG, les 5 lignes objets de la délégation relèveront de la responsabilité pleine et entière du SMMAG dans le cadre d'un acte de transfert qui sera formalisé entre la Région et le SMMAG.

Les parties s'entendent sur le principe que le coût net prévisionnel de ces lignes pour l'année scolaire 2023/2024 est de 8 556 153,60 € selon le détail figurant en annexe 1. Le montant définitif, qui sera calculé une fois connues les données financières relatives à l'exploitation des 5 lignes transférées au titre de l'année scolaire 2023/2024, sera déterminé par voie d'avenant à la présente convention de délégation

La tarification du SMMAG sera appliquée sur les lignes Express à partir du 1er septembre 2024. La Communauté d'agglomération du Voironnais et la Communauté de Communes du Grésivaudan, s'engagent à prendre en charge la différence de prix par rapport aux tarifs Région au sein 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 la loi n° 2015-991 du 7 août 2015, portant nouvelle organisation territoriale de la République ;
Vu le code des transports et notamment ses articles L.3111-1 et suivants ;
Vu le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L. 5210-1-1 ;
Vu le protocole d'accord sur l'évolution des participations au sein du SMTC conclu entre le Département de l'Isère, Grenoble Alpes Métropole et le SMTC le 23 novembre 2015 ;
Vu la convention de délégation de compétence pour l'organisation des transports non urbains et des transports scolaires entre la Région Auvergne-Rhône-Alpes et le Département de l'Isère en date du 31 juillet 2017 ;
Vu l'adhésion de la communauté de communes Le Grésivaudan au SMTC le 11 juillet 2019 ;
Vu la création du Syndicat mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise le 1er janvier 2020 ;
Vu l'avenant de fin anticipée de délégation de compétence entre la Région et le Département en date du 04 février 2021 ;
Vu la convention du 26 avril 2022 liant la Région et le SMMAG pour le financement du transport scolaire interne au territoire du SMMAG ;
Vu la délibération du Comité Syndical du 6 juin 2024 portant sur le transfert des lignes du réseau Cars Région Isère interne au périmètre du SMMAG.

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 27 juin 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve la convention portant sur les modalités de délégation de l'exploitation de 5 lignes de transport.
- Autorise le président à signer la convention annexée à la présente délibération

*19 voix pour -1 déport (Henri BAILE),
Grenoble-Alpes Métropole : 16 voix pour
Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour -1 déport (Henri BAILE),
Conclusions adoptées à l'unanimité.*

La séance est levée à 10h40

Le Président,

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and a horizontal line at the bottom.

Sylvain LAVAL

Le Secrétaire de Séance,

A handwritten signature in blue ink, featuring a large loop at the top and a horizontal line at the bottom.

François BERNIGAUD