



Syndicat Mixte des Mobilités
de l'Aire Grenobloise

COMITE SYNDICAL DU SMMAG

Séance du jeudi 12 décembre 2024 à 09 heures 00

PROCES-VERBAL

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

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

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

Présents

Délégués de Grenoble-Alpes Métropole

Titulaires : Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Dominique ESCARON, Simon FARLEY, Marc ODDON, Sylvain LAVAL, Laëtitia RABIH, Bertrand SPINDLER, Laurent THOVISTE.

Délégués de la Communauté de Communes du GRESIVAUDAN

Titulaires : Henri BAILE, François BERNIGAUD de la n°1 à la n°5 puis pouvoir à Coralie BOURDELAIN de la n° 6 à la n°27, Coralie BOURDELAIN.

Délégués de la Communauté d'Agglomération du PAYS VOIRONNAIS

Titulaires : Bruno CATTIN, Anthony MOREAU de la n°1 à la n°5 puis pouvoir à Bruno CATTIN de la n°6 à la n°27, Luc REMOND.

Délégués du Département de L'Isère

Titulaires : Anne GERIN, Christophe SUSZYLO.

Absents ayant donné pouvoir sur toute la séance

Délégués de Grenoble-Alpes Métropole

Titulaires : Maxence ALLOTO pouvoir à Marc ODDON, Jean-Yves PORTA pouvoir à Simon FARLEY, Christophe FERRARI pouvoir à Bertrand SPINDLER, Alban ROSA pouvoir à Florent CHOLAT.

Délégués de la Communauté de Communes du GRESIVAUDAN

Titulaire : Christelle MEGRET pouvoir à Henri BAILE.

Délégué du DEPARTEMENT DE L'ISERE

Titulaire : Sandrine MARTIN-GRAND pouvoir à Christophe SUSZYLO.

Absents excusés

Délégués de Grenoble-Alpes Métropole

Titulaires : Brahim CHERAA, Jean-Paul TROVERO.

Délégué de la Communauté d'Agglomération du PAYS VOIRONNAIS

Titulaires : Nadine REUX

Délégué du Département de l'Isère

Titulaires : Franck BENHAMOU

Marc ODDON a été nommé secrétaire de séance.

Table des matières

Administration générale - Ressources humaines.....	5
- Délibération n°1 Compétences obligatoires- Modification des représentants du SMMAG au sein de la SPL Agence Locale de l'Energie et du Climat de la Grande Région Grenobloise (ALEC).	5
- Délibération n°2 Compétences obligatoires - Convention de mise à disposition des services ressources entre le SMMAG et ses EPCI membres	6
- Délibération n°3 Compétences obligatoires - Modification des effectifs du SMMAG.....	8
- Délibération n°4 Compétences obligatoires - Evolution du temps de travail du SMMAG.....	10
- Délibération n°5 Compétences obligatoires - Modification des statuts du SMMAG	12
Finances	14
- Délibération n°6 Compétences obligatoires - Rapport sur les orientations budgétaires 2025 du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise	14
- Délibération n°7 Compétences obligatoires - Budget Principal - Ouverture anticipée des crédits d'investissement - Exercice 2025	26
- Délibération n°8 Budget Annexe Mobilités Partagées, actives et intermodalités - Ouverture anticipée des crédits d'investissement - Exercice 2025	27
- Délibération n°9 Budget Annexe Mobilités urbaines - Ouverture anticipée des crédits d'investissement - Exercice 2025	29
- Délibération n°11 Compétences obligatoires - Régularisations d'actifs : Budget principal et budgets annexes Mobilités urbaines et Mobilités partagées, actives et intermodalité.....	32
- Délibération n°12 Compétences obligatoires - SEM Territoires 38 - Rapport du représentant du SMMAG à l'assemblée spéciale pour l'exercice 2023.....	34
- Délibération n°13 Compétences obligatoires - SPL Isère Aménagement - Rapport du représentant du SMMAG à l'assemblée spéciale pour l'exercice 2023.	35
- Délibération n°14 Compétences obligatoires - SPL SAGES - Rapport annuel du représentant du SMMAG au conseil d'administration pour l'exercice 2023.....	36
- Délibération n°15 Compétences obligatoires - SPL SAGES - Autorisation donnée au représentant du SMMAG à l'AGE de voter en faveur de l'augmentation de capital.....	37
Partenariats - Adhésions – Subventions	40
- Délibération n°16 Mobilités urbaines - Association Standard 216 - Attribution d'une subvention de fonctionnement pour l'année 2024.	40
Relations avec les usagers et opérateurs de mobilité.....	43
- Délibération n°17 Mobilités urbaines - Avenant 10 à la convention relative à des accords tarifaires avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes.....	43
Relations avec les usagers et opérateurs de mobilité.....	45
- Délibération n°18 Mobilités partagées, actives et intermodalités - Avenant n°2 au marché de quasi-régie n° 2023-64 avec la SPL M TAG pour le dispositif d'accompagnement des habitants touchés par la mise en place de la Zone à Faibles Émissions pour les voitures particulières et les deux-roues à moteur dans la métropole grenobloise - Autorisation donnée au Président à signer l'avenant.....	45
Délégation de service public	47
- Délibération n°19 Mobilités Urbaines - Avenant N°1 au contrat d'OSP conclu avec la SPL MTAG pour l'exploitation de M Résé	47
Logistique urbaine	50
- Délibération n°20 Mobilités urbaines – Autorisation de signature d'avenant au contrat de mise en œuvre d'une aide à la livraison entre le SMMAG, SOFUB et les Opérateurs de livraison en modes actifs relatif au programme ColisActiv'	50
Politique ferroviaire.....	51
- Délibération n°21 Compétences obligatoires - Convention de financement des études préliminaires pour la création de la halte ferroviaire de Domène	51
- Délibération n°22 Compétences obligatoires - Convention relative au financement des études d'avant-projet détaillé des accès français au tunnel franco-italien de la liaison ferroviaire Lyon-Turin	54
- Délibération n°23 Compétences obligatoires - Convention de financement de la phase de préfiguration dans le cadre du Service Express Régional Métropolitain	59
Nouvelles mobilités.....	62
- Délibération n°24 Mobilités partagées, actives et intermodalités - Covoiturage spontané : Fourniture, exploitation, maintenance et développement de l'usage du service M Covoit Lignes + -	

Autorisation donnée au Président de signer l'avenant n°1 à l'accord-cadre n° 2023-40 de fournitures courantes et de services	62
Multimobilités	64
- Délibération n°25 Mobilités partagées, actives et intermodalités - Travaux d'aménagement du Pôle d'échanges multimodal de La Bâtie à Saint-Ismier - Lot 2 Passerelle modes actifs au-dessus de l'autoroute - Avenant de transfert - Autorisation donnée au Président à signer l'avenant n°5 au marché n°2022-15	64
Politique de déplacements	65
- Délibération n°26 Mobilités partagées, actives et intermodalités - Liaison inter-rives Crolles-Brignoud : Dépôt du dossier d'enquête publique auprès de la Préfecture	65
Politique de déplacements	67
- Délibération n°27 Mobilités urbaines - Engagement du SMMAG en matière d'obligations réglementaires sur le plan d'action unique sécurité tramway	67
Contexte du Plan d'actions unique	68
Le Plan d'actions unique	68
Organisation du SMMAG pour répondre à ses obligations	69
Bilan du Plan d'actions unique	69

Bruno CATTIN: Bonjour à toutes, bonjour à tous. C'est avec grand plaisir que je vous accueille au siège du Pays Voironnais pour ce Comité syndical du SMMAG. Je suis très attaché aux symboles et je vous remercie pour votre présence, quelques jours après un vote en conseil communautaire actant notre transfert total de compétences auprès du SMMAG. C'est l'occasion pour moi de remercier Luc REMOND pour son soutien dans cette démarche, l'ensemble des services du Pays Voironnais, avec une pensée particulière pour Sabine et Gérald CIPRO qui ont participé étroitement, également à ces éléments de réflexion. Merci à tous pour votre présence dans ce contexte-là. Je pense qu'on va pouvoir démarrer. Sylvain, je te laisse la parole.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Bien le bonjour à toutes et à tous. Merci, Monsieur le Président, pour votre accueil, ici, au sein du Pays Voironnais, en ce jour bien symbolique. Je vais commencer par l'appel nominal des présents. Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Maxence ALLOTO est absent. Il a donné pouvoir à Marc ODDON. Florent CHOLAT, Alban ROSA est absent. Il a donné pouvoir à Florent CHOLAT. Jean-Yves PORTA est absent. Il a donné pouvoir à Simon FARLEY. Dominique ESCARON, Simon FARLEY, Christophe FERRARI est absent. Il a donné pouvoir à Bertrand SPINDLER. Sylvain LAVAL. Marc ODDON, Brahim CHERAA est absent. Laëtitia RABIH, Bertrand SPINDLER, Laurent THOVISTE, Jean-Paul TROVERO n'est pas arrivé. Bruno CATTIN, Anthony MOREAU, Luc REMOND, Nadine REUX est absente. Henri BAILE, François BERNIGAUD, Coralie BOURDELAIN, Christelle MAIGRET est absente et donne pouvoir à Henri BAILE. Anne GERIN Sandrine MARTIN-GRAND est absente, a donné pouvoir à Christophe SUSZYLO. Christophe SUSZYLO, Franck BENHAMOU est absent. Le quorum est atteint. Je vous propose de désigner un ou une secrétaire de séance. Y a-t-il un ou une volontaire ? Monsieur ODDON, Monsieur ODDON, pas d'opposition ? Merci. Marc ODDON est désigné secrétaire de séance. Il nous faut approuver les procès-verbaux des séances du 26 septembre et du 14 novembre derniers. Y a-t-il des remarques ? Je n'en vois pas. Je vous propose d'adopter ces deux procès-verbaux. Pas d'oppositions ? Pas d'abstentions ? C'est adopté. Merci beaucoup.

Administration générale - Ressources humaines

- Délibération n°1 Compétences obligatoires- Modification des représentants du SMMAG au sein de la SPL Agence Locale de l'Energie et du Climat de la Grande Région Grenobloise (ALEC)

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à la première délibération relative à la modification des représentants du SMMAG au sein de la SPL Agence locale de l'énergie et du climat. La parole est au Vice-président Bruno CATTIN.

Bruno CATTIN: Merci. Le SMMAG est actionnaire de cette société ALEC depuis 2021. Jusqu'à ce jour, c'était Anthony Moreau qui représentait le SMMAG au sein du conseil d'administration de l'ALEC. Là, il vous est proposé un changement. C'est-à-dire que François BERNIGAUD remplacerait Anthony MOREAU pour sa participation au conseil d'administration de l'ALEC.

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

Exposé des motifs

La société publique locale (SPL) Agence locale de l'énergie et du climat (ALEC) de la grande région grenobloise a pour objet la contribution à la mise en œuvre d'une partie des politiques climatiques (lutte contre le dérèglement climatique et ses conséquences) et de transition énergétique adoptées par ses actionnaires.

Le SMMAG est actionnaire de cette société depuis 2021.

Le Comité du SMMAG, lors de la séance du 26 septembre 2024 a désigné François BERNIGAUD en remplacement de Anthony MOREAU pour le représenter au sein du conseil d'administration de l'ALEC. Or le SMMAG dispose un siège au sein de l'assemblée spéciale

et de l'assemblée générale de la SPL ALEC de la Grande Région Grenobloise. Il convient donc de corriger.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptés par délibération du 11 mars 2021,
Vu la délibération du SMMAG adoptée le 26 septembre 2024,

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 05 décembre 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Désigne François BERNIGAUD comme représentant du SMMAG pour siéger au sein de l'assemblée spéciale et de l'assemblée générale de la SPL ALEC de la Grande Région Grenobloise.

23 voix pour - 1 déport (François BERNIGAUD)

Grenoble-Alpes Métropole : 14 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour - 1 déport (François BERNIGAUD)

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

Département de l'Isère : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

- **Délibération n°2 Compétences obligatoires - Convention de mise à disposition des services ressources entre le SMMAG et ses EPCI membres**

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à une convention de mise à disposition des services ressources entre le SMMAG et ses EPCI membres. Monsieur le Vice-Président.

Bruno CATTIN: Depuis le début de l'année 2024, le SMMAG a recruté ses propres agents. Pour compléter son fonctionnement, le SMMAG continue à bénéficier de mise à disposition de services. Il s'agit notamment des services ressources et des services opérationnels de l'espace public de Grenoble-Alpes Métropole, ainsi que les services ressources et associés de la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais. Suite au transfert des compétences mobilités, délibéré par la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais, le 26 novembre dernier, il a été mis en œuvre une convention de mise à disposition du service mobilités du Pays Voironnais pour une durée limitée à trois mois. Ce délai est nécessaire pour consulter les comités sociaux territoriaux et mener un dialogue de qualité, qui s'avère rassurant, avec les différents agents concernés. Donc, pour la délibération, on doit approuver la convention de mise à disposition des services ressources auprès de la Métropole, du 1^{er} janvier au 31 décembre 2025, et approuver la convention de mise à disposition pour le Pays Voironnais, du 1^{er} janvier au 31 mars 2025.

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

Exposé des motifs

Suite à l'adoption des délibérations définissant le cadre des emplois du SMMAG du 7 décembre 2023, depuis le début de l'année 2024, le SMMAG a recruté ses propres agents.

Le SMMAG est également membre des services communs avec Grenoble Alpes Métropole, la ville de Grenoble et son CCAS, de la direction des systèmes d'information, du service des archives, de la documentation, du centre d'impression numérique et du contrôle de gestion externe.

Enfin, pour compléter son fonctionnement, le SMMAG continue à bénéficier de mises à disposition de services. Il s'agit notamment des services ressources et des services opérationnels de l'espace public de Grenoble Alpes Métropole ainsi que des services ressources et associés de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais.

Suite au transfert des compétences Mobilités délibéré par la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais le 26 novembre 2024, il est mis en œuvre une convention de mise à disposition du service Mobilités du Pays Voironnais pour une durée limitée de 3 mois. Ce délai est nécessaire pour consulter les Comités Sociaux Territoriaux et mener un dialogue social de qualité avec les agents concernés.

Il est proposé de poursuivre, la mise à disposition de services au SMMAG, dans le cadre de nouvelles conventions pour une durée d'un an à compter du 1^{er} janvier 2025.

Ces projets de convention prévoient un remboursement par le SMMAG d'une quote-part des frais de fonctionnement des services concernés conformément aux dispositions de l'article D.5211-16 du Code général des collectivités territoriales et précisées dans les conventions annexées.

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 21 novembre 2023,

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 05 décembre 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve la convention de mise à disposition des services ressources et associés de Grenoble-Alpes-Métropole au Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise du 1^{er} janvier au 31 décembre 2025, ci-annexée,
- Approuve la convention de mise à disposition des services ressources et associés de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais au Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise du 1^{er} janvier au 31 décembre 2025, ci-annexée,
- Approuve la convention de mise à disposition du service Mobilités de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais au Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise du 1^{er} janvier au 31 mars 2025, ci-annexée,
- Autorise le Président à signer les conventions.

*24 voix pour Grenoble-Alpes Métropole : 14 voix pour
Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour
Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour
Département de l'Isère : 3 voix pour*
Conclusions adoptées à l'unanimité.

- **Délibération n°3 Compétences obligatoires - Modification des effectifs du SMMAG**

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à la modification des effectifs du SMMAG.

Bruno CATTIN: Par délibération du 7 décembre 2023, il a été créé 81 postes nécessaires au fonctionnement du SMMAG, complétés de six postes supplémentaires et de quatre postes d'apprentis, par délibération de janvier, avril et juin 2024. Suite au transfert de compétences du Pays Voironnais, cela implique le transfert des moyens humains qui sont associés. Cela nécessite donc de créer des postes des agents du service mobilités du Pays Voironnais amenés à intégrer le SMMAG. En conséquence, il est proposé de créer 23 postes comprenant 14 postes du service mobilités du Pays Voironnais, deux contrats de projets créés par le Pays Voironnais, six postes aux ressources et un second technicien transport, au vu de la charge de travail. Sur le tableau des effectifs du SMMAG, cela se traduit par la création des postes suivants : sept postes permanents de catégorie A, trois contrats de projet pour des postes de catégorie A également, sept postes permanents de catégorie B et six postes permanents de catégorie C. L'objectif de cette délibération est de valider ces recrutements de postes.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Y a-t-il des remarques ? Oui ? Monsieur le Président Baile ?

Henri BAILE: Je veux simplement dire deux mots par rapport à l'ensemble des délibérations que nous sommes amenés à prendre aujourd'hui pour régulariser la situation générée par l'initiative et le vote du Pays Voironnais. Je me réjouis de voir combien le SMMAG s'est développé d'une manière sereine, harmonieuse, en peu de temps, et combien, en l'espace de temps très courts, nous avons réussi à créer un service qui couvre presque la totalité du Y grenoblois, au service de nos concitoyens. Le tout, dans une entente plus que cordiale entre les différents acteurs, que ce soit le Pays Voironnais, le Grésivaudan ou la Métropole. Donc, je veux remercier l'ensemble des personnels qui ont accompagné cette mise en œuvre, et bien entendu, remercier l'ensemble des élus pour la qualité du travail et des échanges qui ont été les nôtres, au sein de ce nouvel organisme qu'on appelle le SMMAG. Même si l'acronyme est barbare, le plaisir d'y travailler est extraordinaire.

Bruno CATTIN: Merci Henri.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci, Messieurs les Présidents, pour ces propos. Je vous propose de mettre aux voix cette délibération s'il n'y a pas d'autres interventions. Y a-t-il des oppositions ? Y a-t-il des abstentions ? C'est donc adopté à l'unanimité. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

Dans le cadre de la structuration du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise engagée, par délibération du 7 décembre 2023, il a été créé 81 postes nécessaires au fonctionnement du Syndicat, complétés de 6 postes supplémentaires et 4 postes d'apprentis créés par délibération du 25 janvier, du 11 avril et du 6 juin 2024.

Le 26 novembre 2024, les élus de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais (CAPV) ont voté le transfert de toute leur compétence Mobilités au SMMAG. Ce transfert de compétence implique le transfert des moyens humains associés. Cela nécessite de créer les postes des agents du service Mobilités du Pays Voironnais amenés à intégrer le syndicat ainsi que des postes équivalents aux ressources d'autres services mobilisés pour la mise en œuvre de ces politiques.

En conséquence, il est proposé de créer 23 postes comprenant :

- 14 postes du service Mobilités du Pays Voironnais,
- 2 contrats de projet créés par le Pays Voironnais vacants (un poste financé pour partie par l'ADEME sur la politique cyclable et un poste sur le Plan de Mobilité),
- 6 postes ressources (un chargé d'opération pour la mise en œuvre des travaux, 2 agents techniques pour l'entretien et la maintenance du patrimoine et 3 postes ressources pour les missions assurées sur la commande publique, les ressources humaines, les finances ...)
- un second technicien transport au vu de la charge de travail.

Ces derniers postes sont, dans un premier temps, assurés par une mise à disposition des services, le temps de bien analyser les besoins prioritaires avant de procéder aux recrutements.

Sur le tableau des effectifs du SMMAG, cela se traduit par la création des postes suivants :

- 7 postes permanents de catégorie A,
- 3 contrats de projet pour des postes de catégorie A,
- 7 postes permanents de catégorie B,
- 6 postes permanents de catégorie C.

Concernant les contrats de projet, il s'agit :

- De la reprise du contrat de projet sur l'accompagnement la décarbonation du réseau de transports publics d'une durée initiale de 3 ans démarré le 1^{er} juillet 2024 et se terminant le 30 juin 2027 ;
- D'un contrat de projet de 3 ans de chargé.e de mission vélo / mobilités actives bénéficiant d'un financement de l'ADEME dans le cadre de l'appel à projets « A Vélo3 » de l'État,
- D'un contrat de projet de 3 ans sur l'élaboration du Plan de Mobilité.

Ces 2 derniers contrats de projet n'ont pas été recrutés en 2024.

Un travail est en cours avec les équipes pour bien intégrer ces agents au sein de l'organisation du SMMAG dès le 1^{er} janvier avec un enjeu fort de continuité de service notamment du réseau de transport du territoire du Pays Voironnais.

Le Comité Social Territorial du Centre de Gestion se prononcera sur ce projet le 17 décembre 2024. Ces éléments sont présentés au Comité Social Territorial du Pays Voironnais le 2 décembre avant de rendre un avis le 9 décembre.

En annexe figure le tableau des effectifs mis à jour de ces modifications.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 05 décembre 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG décide de créer :

- 7 postes permanents de catégorie A,
- 3 contrats de projet pour des postes de catégorie A,
- 7 postes permanents de catégorie B,
- 6 postes permanents de catégorie C.

24 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 14 voix pour
Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour
Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour
Département de l'Isère : 3 voix pour
Conclusions adoptées à l'unanimité.

- **Délibération n°4 Compétences obligatoires - Evolution du temps de travail du SMMAG**

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à l'évolution du temps de travail du SMMAG.

Bruno CATTIN: Les règles relatives au temps de travail des agents ont été définies lors du Comité syndical du 17 décembre 2023, dans les conditions prévues au Code général de la fonction publique. Ce règlement du temps de travail a modifié en profondeur les fonctionnements relatifs au temps de travail pour les agents. Après presque 24 mois de fonctionnement, une évaluation conjointe entre la Métropole et le SMMAG a été mise en place pour connaître la perception par les agents de cette nouvelle organisation et de leur appropriation de nouveaux cycles de travail. L'essentiel des difficultés des règlements du temps de travail en vigueur réside dans le fait que les prises de RTT se concentrent principalement sur le premier trimestre de chaque année. Aussi, il est proposé d'ajuster les règlements du temps de travail, comme indiqué en annexe : modification des règles d'épargne sur le compte épargne temps pour aller jusqu'à cinq jours de RTT épargnables, contre deux dans le précédent règlement, puis la mensualisation de la génération des RTT. Voilà pour ces modifications qui font l'objet de cette délibération.

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

Exposé des motifs

Les règles relatives au temps de travail de ses agents ont été définies lors du Comité Syndical du 17 décembre 2023, dans les conditions fixées à l'article L611-2 du Code général de la fonction publique.

Ce règlement reprend les règles du règlement du temps de travail du 1^{er} janvier 2022 adopté par Grenoble-Alpes Métropole pour se mettre en conformité avec la loi Transformation de la Fonction Publique du 6 août 2019.

Ce règlement du temps de travail a modifié en profondeur les fonctionnements relatifs au temps de travail pour les agents. Après presque 24 mois de fonctionnement, une évaluation conjointe, GAM et SMMAG, a été mise en place pour connaître la perception par les agents de cette nouvelle organisation et leur appropriation des nouveaux cycles de travail.

A travers les données RH, les 19 entretiens individuels avec les agents et les managers, les retours des 564 répondants aux questionnaires et les 2 réunions de retour d'expérience avec les organisations syndicales de Grenoble Alpes Métropole, plusieurs éléments ont pu être mis en évidence :

- Une réorganisation qui satisfait la grande majorité des agents concernés (92% des agents se déclarent satisfaits de leur cycle de travail)
- Une reconnaissance des avantages d'avoir une diversité des cycles qui apporte du choix et donc une certaine liberté
- Les « nouveaux cycles » avec la semaine de 4,5 jours et de 4/5 jours donnent beaucoup de satisfaction en terme d'équilibre vie pro/perso (même si « seulement » 23% y sont passés)
- Une image positive avec sa diversité de cycles proposés
- Une certaine insatisfaction demeure parfois ; du fait de cycle de travail imposés dans certains cas, de la perte de jours de congés, des difficultés liées à la génération au trimestre des RTT.

L'essentiel des difficultés des règlements du temps de travail en vigueur réside dans le fait que les prises de RTT se concentrent principalement sur le 1^{er} trimestre de chaque année. Aussi, il est proposé d'ajuster les règlements du temps de travail comme indiqué en annexe :

- Modification des règles d'épargne sur le Compte Epargne Temps pour aller jusqu'à 5 jours de RTT « épargnables », contre 2 dans le précédent règlement, sous réserve que les conditions d'épargnes soient remplies par l'agent.
- Mensualisation de la génération des RTT.

De plus, des précisions sont apportées dans les règlements du temps de travail annexés à la présente délibération sur certaines autorisations d'absence.

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,

Ajouter les visas nécessaires

Vu la loi n°2001-2 du 3 janvier 2001 relative à la résorption de l'emploi précaire et à la modernisation du recrutement dans la fonction publique ainsi qu'au temps de travail dans la Fonction Publique Territoriale ;

Vu la loi n° 2004-626 du 30 juin 2004 relative à la solidarité pour l'autonomie des personnes âgées et des personnes handicapées ;

Vu la loi n° 2019-828 du 6 août 2019 de transformation de la fonction publique ;

Vu le décret n°85-1250 du 26 novembre 1985 relatif aux congés annuels des fonctionnaires territoriaux ;

Vu le décret n°2000-815 du 25 août 2000 relatif à l'aménagement et à la réduction du temps de travail dans la fonction publique de l'Etat ;

Vu le décret n°2001-623 du 12 juillet 2001 pris pour l'application de l'article 7-1 de la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 et relatif à l'aménagement et à la réduction du temps de travail dans la fonction publique territoriale ;

Vu le décret n°2002-60 du 14 janvier 2002 relatif aux indemnités horaires pour travaux supplémentaires ;

Vu le décret n°2004-777 du 29 juillet 2004 relatif à la mise en œuvre du temps partiel dans la fonction publique territoriale ;

Vu le décret n°2004-878 du 26 août 2004 relatif au compte épargne-temps dans la fonction publique territoriale ;

Vu le décret n°2005-542 du 19 mai 2005 relatif aux modalités de la rémunération ou de la compensation des astreintes et des permanences dans la fonction publique territoriale.

Vu le décret n° 2015-580 du 28 mai 2015 permettant à un agent public civil le don de jours de repos à un autre agent public ;

Vu la circulaire n° NOR MFPF1202031C du 18 janvier 2012 relative aux modalités de mise en œuvre de l'article 115 de la loi n° 2010-1657 du 29 décembre 2010 de finances pour 2011;

Vu la circulaire NOR : RDFF1710891C du 31 mars 2017 relative à l'application des règles en matière de temps de travail dans les trois versants de la fonction publique ;

Vu les statuts de Grenoble-Alpes Métropole ;

Vu les délibérations encadrant l'organisation et la gestion du temps de travail de Grenoble Alpes Métropole,

Vu l'avis du Comité social territorial départemental en date du 19 novembre 2024.

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 05 décembre 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Adopte le règlement du temps de travail applicables aux agents de droit public, joint en annexe de la présente délibération, à compter du 1^{er} janvier 2025.
- Abroge en conséquence à compter du 1^{er} janvier 2025, le règlement du temps de travail applicable aux agents de droit public en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2024.

24 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 14 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

Département de l'Isère : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

- **Délibération n°5 Compétences obligatoires - Modification des statuts du SMMAG**

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à une modification des statuts du SMMAG. Dans la suite de ce qui a été indiqué et au regard des évolutions, notamment en matière de compétences transport collectif dans notre territoire, il est nécessaire de modifier, en vérité, d'ajuster les statuts de notre syndicat à cette nouvelle réalité. Comme cela a été évoqué le 26 novembre dernier, la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais a donc décidé de transférer l'intégralité de sa compétence d'autorité organisatrice de mobilités au sein de notre syndicat. Donc, il est nécessaire d'ajuster en conséquence les statuts pour prendre en compte ce nouveau fonctionnement, à la fois en termes de collège de vote, notamment au sein de la compétence mobilités urbaines, pour y intégrer la nouvelle place du territoire du Pays Voironnais. Il a été aussi profité de cette révision pour ajuster un certain nombre de choses mineures sur les statuts, notamment l'adresse du siège. Il y a eu une réflexion engagée pour aussi regarder un certain nombre de sujets, mais j'y reviendrai dans un instant. Elle n'est pas totalement aboutie, donc je vais vous proposer un amendement. J'ajoute qu'il y a aussi un sujet qui concerne la prise en compte de la nouvelle organisation des transports avec le transfert d'un certain nombre de lignes, opérées jusqu'alors par la région, au sein de notre syndicat. Je pense aux lignes qui reliaient directement le territoire du Grésivaudan à celui de la Métropole et également aux anciennes trois lignes Express qui diffusent sur nos trois territoires et qui sont maintenant, comme vous le savez, trois nouvelles Chronobus. Donc, ces éléments budgétaires impactent positivement le syndicat puisqu'il s'agit de prendre en compte ces nouveaux montants de transfert au sein de notre fonctionnement. Cette modification des statuts permet également de l'intégrer. Il vous est également proposé un amendement qui simplifie ce que je viens de présenter et le recentre sur la question de la prise en compte du Pays Voironnais, de l'ajustement de la place de la Région, et qui retravaillera un certain nombre de sujets dans un temps ultérieur puisque cela nécessite encore un certain nombre d'échanges. Puis nous avons aussi des contacts avec d'autres collègues qui nous permettront d'ajuster les choses de la meilleure façon qui soit, le moment venu. Vous avez eu normalement distribution de cet amendement qui vous propose de supprimer, dans l'exposé des motifs, plusieurs paragraphes qui commencent à « La modification des statuts étant nécessaire. », et qui s'achève par « Préciser le fonctionnement actuel du syndicat. » Est-ce que tout le monde a bien eu l'amendement ? Oui. Puis de le remplacer par deux paragraphes beaucoup plus simples qui disent : « Cette modification concerne principalement l'intégration de la CAPV dans le bloc de compétences mobilités urbaines, les effets du transfert de compétences et la modification du financement en raison de la possibilité de lever le versement mobilités sur le territoire de la CAPV. », et un second paragraphe qui dit : « Par ailleurs, il est également proposé de modifier l'adresse du siège social du SMMAG afin de le fixer rue Hébert et de consolider la participation de la région, suite au transfert de la compétence de la CAPV et des lignes de bus sur le territoire et de la CAPV et de la CCLG. Y a-t-il des demandes d'intervention ? Oui, monsieur Cholat ?

Florent CHOLAT: C'est juste pour saluer le travail qui est fait sur ce nouveau statut. On est quand même très content de pouvoir aussi accueillir le Voironnais dans la compétence mobilités, avec des perspectives de travail et de collaboration entre le Grésivaudan, la métropole de Grenoble et Voironnais qui sont quand même extrêmement positives. Aussi, les compétences ferroviaires rajoutées et qui, pareil, nous rassurent et nous permettent de nous imaginer, de nous projeter dans le RER, le SERM, Service express métropolitain. La protection des transferts financiers de la Région qui sont inscrits dans ces statuts-là, juste une rapide question. C'est que dans l'article 1 et 2, la suppression de la vocation à s'élargir, du syndicat, comment on doit interpréter le fait que dans les

statuts, la vocation à s'élargir disparaît ? Est-ce que c'est qu'on arrête ? On enlève la possibilité de s'étendre ? Est-ce que c'est un choix ? Juste un petit éclaircissement là-dessus.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci pour votre intervention. D'abord, sur la question ferroviaire, ce n'est pas encore totalement mûr parce que, justement, nous avons des discussions en cours. Dans la version initiale, cela avait été écrit. Dans l'amendement qui est proposé, nous le retirons, parce que nous sommes encore en cours de discussion, mais c'est bien pour mieux le retravailler et aboutir plus tard, puisque nous discutons avec l'ensemble des acteurs. Donc, là-dessus, petite précision, ça n'apparaîtra pas dans cette modification-là. Sur la question de l'intégration, évidemment, le SMMAG est, je le rappelle, un syndicat mixte ouvert. Donc, sa vocation est d'accueillir tous les nouveaux qui le souhaiteraient. Donc, il n'y a pas du tout de volonté de refermer. Bien au contraire, il y a un dialogue territorial. D'ailleurs, sur ce sujet, nous pourrions peut-être avoir des évolutions. Nous aurons l'occasion d'y revenir. Je n'ai pas précisément en tête le paragraphe que vous évoquez, mais il ne s'agit pas du tout d'empêcher de nouveaux territoires d'adhérer, s'ils le souhaitaient, bien au contraire.

S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais vous proposer de mettre aux voix, tout d'abord l'amendement qui est proposé. Y a-t-il des oppositions à cet amendement ? Des abstentions ? Il est donc adopté. Je vais mettre aux voix la délibération ainsi amendée, qui recentre les modifications statutaires. Comme nous sommes sur un vote relatif aux statuts, je vais vous demander de bien lever la main, et avec le nombre de pouvoirs dont vous disposez, en général, c'est un, d'ailleurs, pour qu'on puisse bien compter comme il faut par territoire. Y a-t-il d'abord des oppositions à cette délibération ainsi amendée ? Y a-t-il des abstentions ? Donc, tout le monde est pour, certes, mais on a quand même besoin de lever la main. Qui est pour ? Je vais vous demander de laisser la main levée, s'il vous plaît.

Laëtitia RABIH: Oui, tout le monde est concerné.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Il nous faut 11 voix côté Métropole, 3 voix côté CAPV, 3 voix côté Grésivaudan et 3 voix côté Département, minimal. Elles sont toutes atteintes. Je vous en remercie. Donc, la modification des statuts est ainsi parfaitement approuvée. Merci beaucoup. Oui, Madame la Vice-présidente, nous aurons l'occasion de prendre un temps de convivialité pour marquer cette intégration qui n'est quand même pas anodine. Je pense que c'est important. Je me permets de me faire le porte-voix des propos de Coralie BOURDELAIN, mais c'est une très bonne suggestion, merci pour nos habitants.

Exposé des motifs

La Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais (CAPV) a délibéré le 26 novembre 2024 pour transférer au SMMAG l'intégralité de sa compétence d'Autorité Organisatrice de Mobilités, parachevant ainsi son intégration dans le périmètre d'activité du Syndicat.

Ce transfert entraîne l'obligation, pour le SMMAG, de modifier ses statuts afin d'intégrer les membres de la CAPV dans le collège de vote de la compétence facultative « mobilités urbaines ».

La modification des statuts étant nécessaire, il a été décidé de mettre à profit cette modification pour corriger, clarifier et repenser certains articles.

Ainsi, se présente l'occasion d'apporter quelques corrections mineures pour une partie des articles.

Les présentes modifications seront surlignées dans l'annexe jointe à la délibération.

Enfin, la Région Auvergne Rhône Alpes a transféré plusieurs marchés publics de lignes de bus au SMMAG. Ce transfert s'accompagne des moyens financiers afférents et qui sont intégrés dans le projet de statuts modifiés.

A l'exception de l'intégration de la CAPV dans le collège de vote concernant l'article 7.2.1, toutes les autres modifications ne sont pas substantielles et ne visent qu'à clarifier ou préciser le fonctionnement actuel du Syndicat.

Afin d'acter le transfert de la compétence de la CAPV au Syndicat, il est proposé au Comité syndical d'approuver ledit transfert puis d'adopter les nouveaux statuts du SMMAG.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptés par délibération du 11 mars 2021,
Vu la délibération du 26 novembre 2024 de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais transférant la compétence mobilité au profit du SMMAG,
Vu le projet de statuts modifiés en annexe,

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 05 décembre 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve le transfert de l'intégralité de la compétence d'autorité organisatrice des mobilités de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais au SMMAG ;
- Approuve la modification des statuts tels que joints en annexe ;

Vote sur amendement

24 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 14 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

Département de l'Isère : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Vote de la délibération ainsi amendée

24 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 14 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

Département de l'Isère : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Finances

- **Délibération n°6 Compétences obligatoires - Rapport sur les orientations budgétaires 2025 du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise**

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons au rapport sur les orientations budgétaires 2025. La parole est au Vice-président Bruno CATTIN.

Bruno CATTIN: Ce rapport d'orientation budgétaire, on va le traiter sous la forme d'un budget consolidé. Je vous propose qu'on commence par évoquer les dépenses d'investissement. Le plan pluriannuel d'investissement représente une enveloppe de 960 millions d'euros de 2024 à 2032. Ces investissements concernent, pour 80 %, le territoire de la Métropole. Sur le territoire du Grésivaudan, il est prévu environ 130 millions d'euros et près de 50 millions sur celui du Pays Voironnais. Donc, il reste à préciser le schéma directeur immobilier du SMMAG et les projets, à hauteur de 185 millions aujourd'hui, concernant le câble, les trolleybus et l'extension du tram.

Dès 2025, les investissements connaissent une intensification, avec une prévision de 83,7 millions d'euros contre 62,9 au budget primitif 2024. Pour la Métropole, les dépenses d'équipement de 2025 sont estimées à près de 60 millions d'euros, soit 81 % des dépenses d'équipement. Les principales actions prévues sont les suivantes : les investissements dans le cadre du contrat OSP avec M TAG, à hauteur de 25,7 millions, les premiers paiements pour l'acquisition de nouvelles rames de tramway :

7,5 millions d'euros, incluant les études, l'extension du dépôt d'Eybens, à hauteur de cinq millions d'euros, les opérations courantes d'entretien des voies de tramway et des bus, pour 4,6 millions d'euros, et enfin, la poursuite de l'extension de la ligne C1, à hauteur de 2,1 millions. Ces dépenses sont complétées de dépenses communes aux trois territoires, pour 5,1 millions d'euros sur l'application M et le système d'information multimodal, l'observatoire des déplacements, les études PDM et SERM, la politique cyclable et les véhicules partagés. Les dépenses d'équipement pour le Grésivaudan s'élèvent à 12,1 millions. C'est l'achat de bus GNV, à hauteur de 4,7 millions d'euros. C'est des études et des travaux sur les P+R et les bornes de recharge pour les véhicules électriques, à hauteur de 1,1 million, des études et travaux sur les PEM : 0,6 million, la billettique : 0,5, et des opérations courantes pour le réseau bus au titre de 0,4 million d'euros. Les dépenses d'équipement pour le Pays Voironnais sont estimées à 11,7 millions d'euros. Ça comprend essentiellement 9,8 millions issus du transfert des compétences du Pays Voironnais, 5,9 millions pour des travaux et des aménagements de pistes cyclables dont 2,4 millions spécifiquement pour le projet de la passerelle A48, 2,5 millions pour l'acquisition de cinq bus électriques, 0,45 million pour les travaux au dépôt de bus qui est situé à Voiron et 0,4 million d'euros pour les études et les travaux de mise en accessibilité des quais de bus et leurs aménagements.

Je vous propose qu'on passe maintenant aux produits de fonctionnement. Pour financer ces investissements, le SMMAG dispose de 282 millions de recettes réelles de fonctionnement contre 239 au budget primitif. Cette augmentation de 43 millions s'explique, pour 14,4 millions, par le financement des compétences transférées du Pays Voironnais et 18,3 millions pour les nouvelles conventions avec la Région, suite au transfert de ces lignes de cars. Il en résulte une augmentation de la part de financement des collectivités qui passe de 15 % des recettes de fonctionnement à 20 % des recettes de fonctionnement en 2025. Les collectivités participent au SMMAG pour un montant total estimé à 57,5 millions d'euros contre 36,2 millions au BP 2024. Bien évidemment, le SMMAG est particulièrement dépendant de la situation financière de ses membres dans le contexte particulier que l'on connaît aujourd'hui. Un point important : la participation de la Région est aujourd'hui de 27,2 millions. Ça comprend désormais 11,9 millions de participation historique au titre des transports scolaires et 15,4 millions pour le transfert de 20 lignes sur le Grésivaudan, et les cinq lignes sur le Voironnais dont les trois anciennes lignes Express. Donc, aujourd'hui, on peut dire, je crois, que la participation de la Région en fait la collectivité la plus importante au titre des participations. Pour la Métropole, on est à 24,5 millions, avec une inquiétude sur une diminution éventuelle du versement mobilités. On est à 4,8 millions d'euros pour le Pays Voironnais et à un million d'euros pour le Département. Le versement mobilités est estimé à 164,7 millions d'euros pour 2025. Ça reste bien évidemment la première ressource du SMMAG. C'est 58 % des recettes de fonctionnement de 2025. Avec le transfert du Pays Voironnais, il est issu des trois territoires, avec un taux aujourd'hui de 2 %, qui est le taux plafond pour la Métropole, 1,7 sur le Grésivaudan depuis le 1^{er} janvier 2025 contre 1,4 auparavant. Aujourd'hui, sur le Pays Voironnais, on est à 0,8, et il est prévu de l'augmenter à 1,3 % à compter du 1^{er} juillet 2025.

Un mot sur les recettes des usagers. Les recettes des usagers sont estimées à 50,4 millions d'euros et représentent 18 % des recettes de fonctionnement du syndicat, comme en 2024. L'essentiel est composé de recettes des usagers de transports en commun, avec un objectif de 49 millions pour 2025 contre 40 millions prévus en 2024. Parmi ces recettes, 2,9 millions proviennent des lignes de cars de la Région, et un million, du réseau du Pays Voironnais. Il est également attendu une augmentation de la fréquentation suite à la réforme tarifaire, avec l'application d'un tarif unique sur l'ensemble du réseau. Concernant les dépenses et des charges de fonctionnement, les dépenses réelles de fonctionnement sont estimées à près de 250 millions contre 215 millions d'euros au budget primitif 2024. Cette augmentation de 33,7 millions d'euros s'explique, pour 13,6 millions d'euros, par les compétences transférées du Pays Voironnais, pour 17,9 millions, par l'exploitation des lignes de cars transférées de la Région et 11,9 millions d'augmentation sur les deux contrats d'exploitation renouvelés au 1^{er} septembre 2024. L'ensemble des contrats d'exploitation des transports en commun représente une dépense de 203,7 millions, soit 82 % des dépenses de fonctionnement du SMMAG. Avec la mise en œuvre des lignes de transport entre les territoires, le transfert des lignes de cars de la région et le développement des missions à l'échelle de l'ensemble du territoire, billettique ou application M, le contrat OSP confié à M Tag est estimé à 160 millions pour 2025. Il intéresse désormais les trois territoires, selon des clés de répartition qui seront en cours de définition. Il en est de même pour les trois anciennes lignes Express de la Région, dont le coût est estimé à 10,3 millions d'euros. À titre provisoire, l'ensemble de ces contrats concernent le territoire de la Métropole, pour 78 %, celui du Grésivaudan, pour 16 % et celui du Voironnais, pour 7 %. Concernant les charges de personnel, elles sont estimées à 7,7 millions d'euros pour 2025 contre 5,8 millions d'euros au BP

2024, en lien avec, encore une fois, le transfert de compétences du Pays Voironnais et les moyens nécessaires au suivi des contrats des lignes de la Région. Il est rappelé que le SMMAG fonctionne avec du personnel en propre et une estimation de 5,1 millions d'euros, mais avec des conventions de mise à disposition, on l'a évoqué tout à l'heure dans une délibération, mise à disposition des services de la Métropole et du Pays Voironnais.

Je vous propose qu'on évoque maintenant l'annuité de la dette. Globalement, l'annuité de la dette est estimée à 26,4 millions d'euros, en baisse de 1,1 million d'euros par rapport au BP 2024. Les frais financiers de la dette sont estimés à 21,9 millions d'euros, contre 26,7 au BP de 2024. Ces frais représentent désormais plus de 9 % des dépenses réelles de fonctionnement, contre 12 % au BP 2024. Dans un contexte de baisse des taux d'intérêt enclenchée par la Banque centrale européenne depuis le mois de juin 2024 et du désendettement de ces dernières années, le SMMAG bénéficie pleinement des effets de cette réduction des frais financiers sur 2025. Le remboursement en capital est prévu à hauteur de 44,8 millions d'euros pour 2025 contre 43 millions d'euros en 2024. Ce remboursement comprend 3,8 millions d'euros dus aux avances remboursables de l'État. En effet, l'année 2025 devrait être la première année de remboursement de ces avances remboursables de 22,9 millions, perçus suite à la crise du Covid.

La durée de remboursement de l'avance ne peut être inférieure à six ans, avec une date de limite de remboursement qui ne peut être ultérieure au 1^{er} janvier 2031. Ce qui explique qu'on doive la provisionner au titre de l'année 2025. Il est aussi rappelé que la Métropole et le Département participent à hauteur de 15,75 millions d'euros chacun au remboursement du capital de la dette du budget annexe mobilités urbaines. L'année 2025 est la dernière année de ce mécanisme mis en œuvre pour dix ans par le protocole signé en 2015.

Quelques mots sur l'encours de la dette. L'encours de la dette du SMMAG s'élèverait à 476,8 millions d'euros au 1^{er} janvier 2025, sous réserve toutefois qu'il n'y ait pas d'emprunt nouveau en 2024, ce qui reste à confirmer, contre 519,8 millions d'euros au 1^{er} janvier 2024, soit un désendettement de 43 millions d'euros en 2024, montant qui est supérieur au rythme de désendettement de 31,5 millions par an, prévu par le protocole de 2015. Cette dette se compose de 420 millions de la dette Métropole sur les mobilités urbaines, pour l'essentiel, issus du SMTC, 31,5 millions d'euros d'encours au titre des actifs réalisés par le SMTC et 22,9 millions, je l'ai évoqué tout à l'heure, d'avances remboursables de l'État. Avec ces 22,9 millions, c'est 13,4 millions au titre des pertes de recettes tarifaires du réseau et 9,5 millions au titre des pertes de versement mobilités, dont 146 millions d'euros pour le territoire du Grésivaudan. Puis c'est aussi 1,6 million de dette remboursable au Pays Voironnais, en lien avec le transfert d'actifs de 2020. L'essentiel de la dette du SMMAG concerne donc la Métropole, avec un encours de 452,3 millions d'euros.

Fin 2024, le retard cumulé de désendettement par rapport au protocole est de 70 millions d'euros. Sur cette année, on constate un désendettement de 225 millions d'euros depuis 2014. Quelques mots sur les équilibres financiers. Je ne vais pas vous rappeler la définition de l'épargne nette. Je pense que vous la connaissez tous. Pour Grenoble-Alpes Métropole, l'épargne nette est de 12,9 millions, soit un taux de marge de 6 % des recettes. Ça permet de financer 22 % des dépenses d'équipement sur un montant total de 59,7 millions. Ce financement est complété par un emprunt d'équilibre estimé à 41,3 millions d'euros. La capacité de désendettement au 1^{er} janvier 2025 demeure encore élevée, avec un taux de 18,6 années. Pour la communauté du Grésivaudan, l'épargne nette est de 8,3 millions d'euros, soit un taux de marge de 19 % des recettes réelles de fonctionnement. Ça permet de financer 68 % des dépenses d'équipement. Ce financement est complété par un emprunt estimé à 2,6 millions d'euros. L'augmentation du versement Mobilité à 1,70 contre 1,30 au préalable, va permettre de répondre au développement des politiques de mobilité. Pour la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais, l'épargne nette est de 1,1 million d'euros, soit un taux de marge de 10 % des recettes réelles de fonctionnement. Ça va permettre de financer 9 % des dépenses d'équipement de 11,7 millions, dont 9,8 correspondant aux compétences transférées. Ce financement au sein du Pays Voironnais est complété par un emprunt estimé à 8,3 millions d'euros. La capacité de désendettement au 1^{er} janvier 2025 reste faible puisqu'il s'agit de 1,3 année permettant d'envisager un financement par emprunt des investissements, puisque la proposition des investissements évoluait à 50 millions pour la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais. Il est donc important pour nous de pouvoir augmenter le taux du versement mobilités sur notre territoire. C'est ainsi qu'il est envisagé une augmentation progressive de ce taux, en passant à 1,30, dès la mi 2025, pour atteindre peut-être 1,70 à partir de 2029.

Un petit mot pour finir sur les trajectoires financières. Concernant la Métropole, en 2026 : transfert du remboursement de la dette de 15,75 millions en participation et augmentation supplémentaire de 6 millions d'euros, soit une participation qui pourrait atteindre 46,25 millions d'euros, mais bien évidemment, ces éléments seront réinterrogés avec le PLF 2025, au sein de la Métropole. Concernant

le Grésivaudan : augmentation du taux du VM à 1,70 et probablement deux en 2030. Pour le Pays Voironnais, on serait à 1,30 au 1^{er} juillet 2025, 1,70 en 2029, avec un objectif de convergence, au plus tard en 2037, c'est-à-dire dans 12 années, avec une participation en complément en fonctionnement. Je crois que j'en ai terminé avec ce rapport d'orientations budgétaires.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci beaucoup, Monsieur le Vice-président, pour cette présentation à la fois synthétique, mais aussi complète, sur nos perspectives de l'année à venir. Elles sont riches. Y a-t-il des demandes d'intervention ? Monsieur le Président BAILE.

Henri BAILE: Je veux dire deux mots simplement. Je crois que la présentation qui vient d'être faite sur le ROB fait état d'un SMMAG sur un rythme de croisière, avec une très belle poursuite des projets déjà engagés, et notamment le développement d'un réseau, et une parfaite maîtrise des dépenses. Je crois que le taux de désendettement vient d'illustrer d'une manière pertinente. Je crois que c'est une belle performance. Il me semble tout de même que par rapport à la conjoncture, on doit avoir une forme de vigilance, notamment sur la conjoncture économique, et particulièrement l'approche de la fin du protocole de désendettement. Au demeurant, je reste très optimiste et très positif par rapport à tout ce travail qui a été fait, et notamment sur le désendettement de la structure et la capacité à poursuivre les investissements qui sont projetés dans les années qui viennent.

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

Pierre BEJAJI: Oui, je partage le début de l'analyse du Vice-Président Henri Baile. Effectivement, on est sur un ROB qui n'apporte pas vraiment de nouveauté. On parle de rythme de croisière, c'est effectivement le mot. Ceci étant, il y a quand même des nouveautés importantes. Ça fait l'occasion de saluer l'intégration de la CAPV aux compétences mobilité urbaine. Ce qui est une grosse nouveauté. Ça ne bouleverse pas mal les présentations et les équilibres. Puis, je rejoins ce que vient de dire mon collègue Florent CHOLAT. Nous nous félicitons vraiment de cette intégration. De la même manière, il y a un changement avec l'intégration des lignes Cars Régions qui modifient aussi les grands enjeux financiers. Alors, en termes de perspectives, puisque l'Europe c'est une perspective à long terme, et 2025 doit se traiter au travers d'une vision à long terme. Ce n'est pas neutre, puisque ça veut dire une seule AOM. Donc, l'organisation financière actuelle que nous avons par territoire avec un syndicat dit à la carte, chacun sur son territoire, aura au fil du temps de moins en moins de sens. Je dirais qu'une fois que le VM sera harmonisé, on n'en aura plus. C'est la perspective à terme. D'ailleurs, ça permettra d'éviter des règles de répartition par territoire un peu artificielles, notamment les ratios par territoire, à la fin, les ratios d'épargne. Dans le rapport, il n'est pas indiqué à quelle échéance on pourrait se projeter par rapport à ce mode de financement qui collera à cette seule AOM, mais c'est la perspective. Sur les chiffres en eux-mêmes, on a un PPI jusqu'en 2032. Je regrette, mais je crois que je l'avais regretté déjà l'année dernière, qu'il n'y ait pas comme on l'a dans nos collectivités locales, communes ou à la Métropole, qui ne soit pas assortie d'une PPIF. C'est-à-dire d'une vision également en fonctionnement de ce qui nous donne les marges de manœuvre pour financer les investissements. C'est dommage. Ça nuit un peu à la visibilité et à une opinion un peu éclairée sur les perspectives que nous nous donnons, surtout que le tableau à l'écran, il était un peu plus visible, mais sur les documents qui nous ont été envoyés, le tableau de la PPI, il est peu lisible, il est flou.

D'ailleurs, en étant logique, si on reste dans une forme de financement par territoire, il aurait dû être détaillé, déjà par territoire d'une part. Puis d'autre part, avoir un peu plus de sous-détails par rapport aux grandes masses, puisqu'on a des grandes masses par catégorie d'investissement, mais on n'a pas de détails. Donc, c'est dur d'avoir un peu de visibilité, de porter une opinion sur ce ROB. On peut juste noter qu'en 2025, on sera à peu près au même niveau d'investissement si on neutralise l'impact du Pays Voironnais et des Cars Régions qu'en 2024, puisqu'il y aura un report a priori de 20 millions d'euros de décalage de 2024 sur 2025. Ce qui explique la hausse sur 2025. Néanmoins, en gros, quand on regarde et qu'on compare, on sera sur le même niveau que 2024. Ça a été dit d'ailleurs par le Vice-Président CATTIN. C'est essentiellement le versement de l'avance sur les commandes de nouvelles rames, puis, l'avancement aussi des études sur le dépôt d'Eybens qui expliquent les investissements 2025.

Il est noté dans le rapport que l'endettement vient de la période SMTC. Effectivement, c'est ce qu'on dit depuis plusieurs années, c'est que l'endettement du SMMAG vient d'avant 2014, à l'époque où le SMTC n'était pas du tout financé de la même manière. C'est vrai que ça renvoie à... Oui, on est tous inquiets dans nos collectivités locales, à la Métropole, on est tous inquiets des perspectives des lois de finances qui seront votées ou pas. Cependant également dans le ROB, il y a un optimisme sur les recettes usagers qui mériterait d'être objectivé. On en avait parlé lors du contrat d'OSP avec M TAG. On trouve que le contrat s'appuie sur des recettes usagers un peu optimistes. Donc, il y a quand même des éléments d'inquiétude et pour la Métropole, puisque je suis représentant de la Métropole.

C'est vrai qu'à l'horizon 2026, il faudra que la Métropole puisse, si on veut maintenir un niveau d'ambition pour le SMMAG, financer à peu près 50 millions d'euros par an. C'était en gros ce qui a été financé avant 2014. Sauf qu'à l'époque, c'était 25 millions : département, 25 millions... À l'époque, ce n'était pas le métro, c'était les communautés d'agglomération, mais c'était ça. Donc, si on ajoute aux 26, les 15, on va retomber à peu près aux 50 millions pour maintenir le même niveau d'ambition. Puis notamment, des études sont relancées sur des extensions lignes trames. On voit bien que c'est ce niveau d'ambition qu'il faudra avoir et ce niveau de financement, si on veut arriver à réaliser ces extensions de lignes qui sont nécessaires. Puis, j'ai fait une recherche sur le document qui nous a été envoyé. J'ai cherché le mot câble. Je n'ai pas de résultats, donc aucune référence à l'impact du report qui a été annoncé dans la presse, du projet et notamment sur la PPI, de voir, est-ce que c'est toujours intégré dans la PPI, mais décalé ? Est-ce que ce n'est plus intégré dans la PPI ? Voilà les principales remarques sur ce ROB. Merci.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Il y a-t-il d'autres demandes de prise de parole, Madame RABIH ?

Laëtitia RABIH: Merci. Simplement pour dire plutôt que ce rapport d'orientation budgétaire semble aller dans le bon sens que les réalisations, quand elles sont extrêmement porteuses, comme celle de la modification des statuts pour l'intégration du Voironnais sont votées finalement à l'unanimité, et que pourtant, on a toujours ce sentiment d'une opposition dans notre conseil syndical, qui ne va pas forcément dans le bon sens, puisque je pense qu'avant d'être une arène politique, on est surtout dans un ensemble de concertations et de volontés pour aller vers davantage de mobilité de tout type et intégrée. J'ai parfois du mal. Autant, je peux comprendre qu'on puisse avoir des fois des approches budgétaires différentes. Autant, il me semble qu'il faut saluer le travail qui est celui du conseil syndical évidemment, de son président et des différents membres qui, par leur travail et par leur volonté de faire ensemble pour les habitants, parviennent à faire aboutir de vraies solutions. Je condamne parce que je pense qu'à un moment, quand il y a des oppositions qui s'expriment, il faut aussi pouvoir dire ce que l'on pense. De l'autre côté, je condamne vraiment que dans des instances comme la nôtre, surtout en cette matinée qui est plutôt une matinée de vraie inclusion de réaffirmation d'un travail commun qui se poursuit, qu'on soit obligé d'avoir des oppositions qui finalement sont de fausses oppositions, qui sont des postures de tribune, pour essayer de créer un débat au sein de la Métropole qui n'est que métropolitain et grenoblois. Je le dis comme ça. Je pense que ce genre de débat, peut-être que c'est bien aussi de le tenir ailleurs, mais pas forcément ici, qui n'est pas une tribune d'expression politique.

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

Marc ODDON: Merci, Monsieur le Président. Simplement pour souligner que l'extension du périmètre, qui nous a été très bien présentée, répond à un besoin très fort des communes qui sont périphériques. Nous avons beaucoup d'habitants qui travaillent dans le Voironnais, qui ont besoin de prendre en compte toutes les solutions de mobilité. Peut-être que c'est passé rapidement, mais le travail qui a été fait sur l'application M, même si j'ai été critique précédemment, on peut souligner les progrès qui ont été faits et qui amènent aujourd'hui vraiment à apporter des solutions pratiques à nos habitants. On peut souligner aussi, sur le versement mobilité, la trajectoire qui a été présentée, qui semble vraiment un bon choix aussi en termes de participation. Parce que le dynamisme économique du territoire n'est pas lié à une différence du versement mobilité, mais bien vers une trajectoire qui amène à une contribution égale pour les différentes entreprises.

Encore un point sur les efforts qui ont été faits pour développer et augmenter le service des lignes, et en particulier sur les territoires un peu plus éloignés qui apportent vraiment un retour très positif. Je tenais à le faire remonter ici et encourager encore. Parce que je me mets à rêver à ce qu'on ait un passeport mobilité qui permette de prendre la totalité des moyens avec un abonnement annuel et qui permettrait d'augmenter la contribution, on le sait très bien, au niveau des usagers qui bénéficient de 75 % de par la participation de leur entreprise. Je pense qu'on a sur cet aspect-là un optimisme à garder sur le montant de participation par les usagers.

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

Henri BAILE: Je vais reprendre ce que vous venez de dire sur le versement mobilité. Je trouve que la réflexion qui est la vôtre rejoint parfaitement la réalité telle que nous l'avons observée. Lorsque nous avons réuni le monde économique pour lui présenter l'augmentation du VM dans le Grésivaudan, j'avais et nous avons une certaine appréhension dans la mesure où finalement, c'est une fiscalité supplémentaire qui porte sur les entreprises. Quelles que soient les conjonctures, les entrepreneurs ne sautent pas de joie quand on leur annonce une augmentation fiscale. Contre toute attente, le fait qu'il y ait eu cet énorme travail qui a été fait pour l'amélioration du transport public, non seulement l'amélioration, mais l'abaissement tarifaire, le monde économique a réagi très positivement sur l'augmentation du versement mobilité. Ça montre bien qu'entre le politique, la société civile et le

monde économique, nous avons partie liée. Nous avons une responsabilité commune pour l'aménagement du territoire. Il n'y a pas finalement de différenciation entre les hommes de bonne volonté qui travaillent pour l'intérêt général, et non pas pour leur nombril.

Ce que vous avez dit est très intéressant à souligner parce qu'on peut augmenter le versement mobilité pour autant qu'on soit en capacité d'offrir un service supplémentaire et de qualité à nos concitoyens. Chacun d'entre eux et chacun d'entre nous est parfaitement capable de le comprendre.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci beaucoup. Est-ce qu'il y a d'autres demandes de prise de parole ? Je voudrais d'abord remercier l'ensemble des interrogations. Monsieur BEJJAJI ? Pardon, excusez-moi.

Pierre BEJJAJI: Non, deux choses. Il me semble, pour répondre à Laëtitia Rabih, que j'étais sur le mode questionnement. Donc, je ne vois pas à quoi elle faisait référence, ou c'était peut-être à d'autres débats, dans d'autres comités syndicaux. Cependant, au contraire, il me semble que dans mon expression, j'étais plutôt dans le féliciter et positiver l'intégration du Pays Voironnais. Sur le reste, j'étais plus en mode questionnement qu'autre chose. Je rejoins ce que vient de dire Henri Baile sur le versement mobilité quand on questionne les entreprises globalement. Ça, c'est partout en France. Sur leurs attentes vis-à-vis des collectivités locales, elles ont en général deux attentes. Ce sont les mobilités et le logement. C'est les deux sujets sur lesquels les entreprises attendent les collectivités locales. Donc, ça interpelle aussi sur les aides aux entreprises, et cetera. Puisque quand on les interroge vraiment, c'est sur ces sujets-là qu'elles nous attendent.

Je partage le fait que quand il y a une vraie offre qui se développe, quand il y a des réponses apportées à leurs salariés, la question de la fiscalité, comme c'est une recette affectée, un financement affecté, les entreprises le comprennent très bien et font très bien la liaison entre leur investissement indirect au travers du versement mobilité et les effets sur le territoire et sur leurs salariés. Je partage les propos. C'est pour ça que je pense que la perspective d'une unification du VM à terme doit être posée. Il faut que ça se fasse progressivement. Je suis assez d'accord aussi, mais elle doit être posée à un moment donné pour dire : « Le salarié, on l'a vu ce matin en prenant le train. » D'ailleurs, des gens prennent le train à Échirolles, descendent à Moirans et vice versa. Donc, on voit bien que la logique d'une seule AOM est vraiment conforme à ce qui se passe sur notre territoire. Voilà.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci à l'ensemble des intervenants pour leur contribution sur ce débat d'orientation budgétaire qui, certes, est un exercice obligé, annuel et régulier et qui n'est pas surprenant dans sa teneur ô particulièrement originale. Néanmoins, on peut quand même se réjouir, je crois, collectivement, et cela a été dit par les uns et par les autres, par la spécificité et la singularité de ce débat d'orientation budgétaire qui nous amène dans un grand moment de notre syndicat, qui a clairement franchi un cap, qui est un tournant de son histoire. Puisque nous sommes arrivés à un niveau d'intégration plein et entier sur l'ensemble des compétences aujourd'hui possibles au sein de notre structure, à la fois sur la question du transport collectif, mais aussi sur la question des services vélo et de l'ensemble des autres services, comme notamment le covoiturage, et sur l'ensemble de la politique tarifaire.

Nous sommes donc à un niveau d'intégration jamais inégalé dans ce territoire, à un tel niveau, à une telle échelle territoriale et qui d'ailleurs est un niveau d'intégration qui dépasse notre seul territoire. Puisqu'aujourd'hui, il est assez singulier. Il fait référence au niveau national. Donc, je tiens à le marquer ici, ce matin. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous venons d'être distingués par le Grand Prix national de Ville, Rail & Transports, qui nous a décernés la première place pour ce nouveau réseau, M réso, à l'échelle des trois territoires, à la fois sur le service qu'il apporte aux usagers et son fonctionnement, notamment sur sa simplification tarifaire. Je tenais aussi à vous en faire part ce matin. Je crois que c'est une fierté collective dont nous pouvons ici tous nous réjouir.

Donc, d'une certaine manière, ce débat d'orientation budgétaire vient illustrer tout cela. Il vient illustrer le fait que nous sommes dans une période qui est compliquée pour tout le monde, pour nous comme pour les autres. En même temps, c'est une période qui révèle notre capacité à agir, à offrir des services de mobilité dans notre grand territoire et qui marque une ambition. Puisque les éléments qui ont été présentés, et donc les perspectives qui sont données, parce que c'est bien cela le sens de ce débat d'orientation budgétaire, c'est de savoir où nous allons, elles sont riches. Puisque nous voyons que dans l'ensemble des domaines d'application de notre structure, nous avons des projets qui avancent, qui se développent et qui continueront à se développer dans les années à venir.

Monsieur BEJJAJI, bien sûr, on va essayer de répondre aux interrogations. On va aussi souligner les remarques que les uns et les autres ont pu faire. Il me semble qu'il n'y a pas de manque d'ambition, de stagnation ou d'arrêt dans ce qui est présenté. Puisque nous sommes bien dans une projection sur les années à venir où les projets sont riches et nombreux. Je ne vais pas tous les décliner, mais il y a un certain nombre de sujets qui ont été posés dans cette présentation, qui montrent bien que nous

avançons. Toutefois, pour avancer, il faut aussi savoir dans quel cadre nous sommes et quels sont évidemment les moyens dont nous disposons. C'est aussi ça ce sujet de débat d'orientation budgétaire. Nous voyons que le contexte est complexe. Cela a été dit et rappelé. Pour autant, nous ne faisons pas rien. Au contraire, nous faisons même plus qu'avant, puisque nous avons avancé comme jamais sur la question des transports en commun. Je rappelle d'ailleurs que nous avons financé notre offre nouvelle, nos nouveaux services, sans faire appel à des augmentations tarifaires, sans faire appel à des financements conséquents, nouveaux, de la part de nos financeurs.

Cependant, nous avons demandé une contribution au tissu économique local. Ça, je crois qu'il ne faut pas l'oublier. Cela a été rappelé. Donc, cette prospection budgétaire, elle est construite en conséquence. Vous évoquez une PPI, qui est un document d'abord, qui est un document vivant. Il n'est pas figé dans le temps, évidemment. Nous avons des éléments à date. Il y en aura certainement d'autres à ajouter. Vous indiquez qu'il serait intéressant d'avoir plus d'éléments sur le fonctionnement, mais très certainement. En revanche, les choses ne sont pas figées. Vous savez bien que nous sommes dans une période particulièrement incertaine sur le plan économique et budgétaire, que nous sommes fortement dépendants de la recette amenée par le monde économique et que nul ne peut savoir ici comment les choses vont évoluer dans les mois et dans les années qui viennent.

Malheureusement, je crois que nous pouvons être un petit peu inquiets et vigilants, comme l'a rappelé le président Baile. Donc, évidemment que nous allons ajuster cela. Nous aurons des éléments sur 2025 qui seront éclairants, mais ce ne sont pas pour autant des ressources illimitées. Cela a été dit. D'abord, on ne peut pas éternellement demander des financements supplémentaires aux mêmes. Nous sommes dans un contexte économique, dans un contexte social aussi. Puis il y a des réglementations qui font qu'il y a des taux plafonds. La trajectoire a été donnée. Les perspectives ont été données. En matière de versement mobilité, vous avez les prévisions d'évolution et les bonnes temporalités pour pouvoir aussi permettre au monde économique de nous accompagner sur ces questions et de nous accompagner dans une période qui n'est pas simple. Donc, ne faisons pas croire que nous pourrions augmenter comme cela la ressource de manière illimitée. Ce n'est pas le cas. Il y a évidemment un cadre, et nous le respectons bien entendu.

Ensuite, vous dites que nous serions optimistes sur nos recettes. Permettez-moi de sourire lorsque vous nous dites ça, d'un côté, et, de l'autre, vous nous prenez la liberté tarifaire, pour ne pas dire la gratuité, c'est-à-dire l'absence de recettes usagers. Je vois que vous êtes finalement assez attentif à la question de nos recettes, avec beaucoup de vigilance. Je vous en remercie et je le note donc, mais vous voyez bien que cet élément de recette tarifaire, il est important et il doit compter évidemment dans nos stratégies d'avenir. Même si ce n'est pas la majeure partie des recettes, elles sont néanmoins utiles et nécessaires. Puis, je voudrais aussi redire un mot sur la dette parce que ce n'est pas un petit sujet. La dette, dans le contexte que nous connaissons, c'est un sujet fondamental. C'est quoi la dette, si ce n'est nos capacités à agir ou pas ? Un endettement qui ne cesse de croître n'est pas une bonne affaire. Ce sont derrière des charges financières qu'il nous faut assumer, que nous ne mettons pas dans les projets et dans les investissements.

Donc, avoir une stratégie de désendettement, c'est quelque chose d'important. C'était quelque chose de responsable et d'autant plus nécessaire dans la période. Je veux saluer le travail qui a été engagé à l'initiative de l'ensemble des membres, par le soutien aussi de nos services auxquels je veux aussi ici rendre ce matin la qualité du travail et appuyer sur cette qualité du travail. Parce que nous avons une trajectoire qui nous a permis de nous désendetter d'un peu plus de 200 millions d'euros. Certes, il y a des éléments qui partent depuis 2014, mais il y a aussi surtout des éléments qui partent depuis le début de ce mandat. Parce que dans la précédente mandature, la stratégie de désendettement n'a pas été posée clairement. Elle n'a pas été posée clairement, et nous en avons hérité lourdement le poids. C'est bien dans ce mandat-là que le travail a été fait. Si vous regardez le graphique, il est très éloquent. L'effort, il est fait sur cette période.

Je vous rejoins sur un point. Personne ne conteste l'origine de la dette. Elle est connue. Ce sont des investissements passés qui étaient nécessaires et qui sont coûteux. Nous le savons. La question n'est pas de savoir pourquoi nous avons de la dette. La question est de savoir comment nous gérons la trajectoire de désendettement pour continuer d'investir et d'avancer. Aujourd'hui, nous devons faire face à une période économique difficile. Pour autant, nous investissons et nous nous désendettons. Donc, l'ensemble du travail est fait, et je crois que cela mérite d'être salué et d'être replacé dans ce contexte-là. Ça, c'est important aussi. Puis peut-être quelques éléments complémentaires pour finir. Vous parlez d'un certain nombre de projets à venir sur lesquels nous travaillons. Ça prouve bien d'ailleurs que nous continuons d'avancer.

Vous avez évoqué, à raison, des extensions de lignes de tram en cours d'étude, avec un certain nombre d'éléments qui y sont enclenchés. Vous avez parlé notamment des travaux sur le futur, sur le

dépôt et d'Eybens, qui vont être des montants d'investissements très importants et qui sont bien prévus dans notre trajectoire. Parce qu'ils sont nécessaires et qu'ils représentent à chaque fois des dizaines de millions d'euros. Donc, ce n'est pas une petite affaire. Permettez-moi quand même de le rappeler. Vous semblez vouloir des précisions sur le CAB, tout en connaissant très bien la réponse. Donc, je vais évidemment vous apporter les précisions que vous connaissez déjà. Comme cela a été indiqué, nous relançons quelques études partielles pour retravailler un certain nombre de paramétrages en matière, notamment, de pertinence sur le plan socio-économique et des déplacements. Ces études vont être lancées. Il nous faut bien évidemment attendre les résultats avant de pouvoir donner des indications.

Nous aurions posé, dans cette trajectoire budgétaire, des dates avec un financement d'une infrastructure. Vous nous auriez dit que nous nous permettrions de prévoir un financement d'une infrastructure, alors que nous relançons des études. Maintenant que les études sont relancées, vous nous dites qu'on n'a pas de date et qu'on n'a pas de financement de projets. Le sujet du moment n'est pas de savoir à quel moment l'infrastructure pourra être lancée en travaux et combien elle coûterait. Le sujet du moment est de refaire un certain nombre d'études pour affiner, pour adapter, pour ajuster le projet. Donc, c'est bien à l'issue de ces études-là que nous aurons des éléments actualisés qui nous permettront de répondre, à ce moment-là, à la question que vous posez. Cela serait prématuré de le faire aujourd'hui. Je crois qu'il faut agir dans l'ordre, et c'est précisément ce que nous faisons. Voilà. Je voulais quand même rappeler ça sur ce débat d'orientation budgétaire. Je note d'ailleurs les contributions positives de chacun dans ces débats. C'est une bonne chose.

Je crois qu'au regard de la qualité du travail qui est réalisé, de l'avancement de notre syndicat, de cette intelligence collective et territoriale qui avance grandement, il y a là évidemment raison de le saluer de cette manière-là. Ne tombons pas dans des surenchères artificielles du toujours plus, du jamais assez, de plus de dettes, plus d'impositions, plus de prélèvements dans une période qui est particulièrement difficile pour tout le monde. Elle est difficile sur le plan économique et social. Elle est difficile, on le sait très bien, pour nos habitants qui sont nos usagers, pour le tissu économique. Elle est aussi difficile pour les collectivités qui devront faire face à ces éléments dans cette période-là. Je crois qu'il serait bon, bien et attendu que nous soyons collectivement responsables. C'est précisément ce que pose, me semble-t-il, ce débat d'orientation budgétaire et que relèvent aussi un certain nombre d'interventions que nous avons eues ce matin. Nous aurons l'occasion de reparler de tout cela, bien sûr, dans le cadre du budget que nous aurons à examiner dans quelques mois. Madame BELAIR, vous avez demandé la parole.

Margot BELAIR : Oui, très rapidement, un tout petit mot parce que je me suis dit que je ne laisserais plus passer ça. Contrairement à ce que vous laissez penser sur les questions de gratuité, que nous serions inconséquents à défendre la gratuité totale de l'ensemble du réseau. Ce n'est pas le cas, je le répète ici. Nous avons demandé plusieurs fois, tout simplement, le lancement d'études sur la gratuité le week-end, uniquement le week-end, et pas sur la gratuité totale, exactement comme ce que la Convention citoyenne métropolitaine pour le climat a demandé. Clairement, c'est aujourd'hui un débat qui n'est pas tranché. À titre individuel, vous ne m'entendrez jamais dire que je suis pour la gratuité totale. Voilà.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Monsieur le Vice-Président CATTIN.

Bruno CATTIN: Je ne pourrais pas ne pas remercier Barbara pour la qualité du travail qu'elle effectue, notamment dans le rapport d'orientation budgétaire. Donc, Barbara, merci et bravo.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci beaucoup, Madame BELAIR. On ne va pas ouvrir ce matin un énième débat sur la gratuité. On aura d'ailleurs l'occasion d'en reparler. Simplement, je note vos discours à géométrie variable sur la question. Il y a vos discours, il y a vos écrits, il y a les gens avec lesquels vous manifestez sur cette question-là. Je n'ai pas entendu que la position était révisée sur cette question. Quand bien même elle le serait, vous connaissez nos divergences sur la question. Nous avons déjà répondu à ces éléments. Le sujet n'est pas de savoir si la gratuité doit être partielle ou totale le week-end ou la semaine. Le sujet reste le même. Lorsque nous agissons à l'échelle d'un syndicat de 650 000 habitants et d'un tel bassin de mobilité, cette question n'en est pas une. Elle est même un non-sens. Je vous invite d'ailleurs à rencontrer vos collègues, qui, je crois, sont vos amis du territoire lyonnais, qui portent exactement le même discours que nous et qui d'ailleurs s'inspirent beaucoup de ce que fait le territoire grenoblois. Je m'en réjouis d'ailleurs de voir qu'ils nous ont rejoints sur la tarification solidaire. Ils nous rejoignent maintenant sur l'extension du réseau, et ils nous rejoignent aussi sur les positions que nous prenons sur les tarifications. Comme quoi, des fois, le bon sens et l'action pratiques en responsabilité permettent évidemment d'agir de la bonne manière. Donc, nous n'irons pas plus loin ce matin sur ce sujet-là, mais je crois que le débat, il est plus qu'avancé, il est plus que tranché. Vous demandez des études dont nous connaissons déjà les résultats parce qu'il y a déjà eu des études par le passé. Tous ces éléments sont bien connus. Je vous rappellerai une

chose. Notre enjeu et notre sujet premiers ne sont pas les déplacements du week-end. Notre enjeu et notre sujet premiers, ce sont bien les déplacements du quotidien, les déplacements pendulaires pour nos habitants, pour nos usagers, qui sont des salariés, des travailleurs, qui au quotidien sont sur une offre de transport qui a besoin d'être améliorée, qui sont dans des congestions. Vous le savez pertinemment. L'enjeu n'est pas la tarification, si elle n'est pas excessive, et elle ne l'est pas. L'enjeu, c'est la qualité et l'offre de service que nous leur apportons. Le débat, il est là. Vous pouvez le détourner, c'est votre droit, c'est votre choix, mais ce n'est pas sérieux. Permettez-moi de vous le redire. Nos habitants attendent une offre de transport de qualité. C'est précisément ce que nous faisons avec ce grand réseau pour répondre aux besoins des territoires et pour les connecter entre eux. Voilà. Ça, nous avons des divergences sur ce point. Elles sont connues. Je ne crois pas qu'elles changent ce matin. Monsieur Thoviste a demandé la parole.

Laurent THOVISTE : Oui, très rapidement, Monsieur le Président. Vous venez de me couper la parole, mais je rejoindrai... Pardon. Pas la parole, mais l'argumentation. Je rejoindrai ce qu'a dit Henri BAILE tout à l'heure. C'est la même chose, que ce soit sur les entreprises ou sur les citoyens. Ce que nous attendons avant tout, c'est une qualité de service. Bien évidemment, il faut que cette qualité de service soit raisonnable en termes de dépenses, mais on voit bien qu'on a un certain nombre de projets à conduire. On voit bien qu'on a aussi du désendettement parce que, vous l'avez dit, on ne peut pas financer les investissements si on a un endettement qui est trop élevé. C'est la même chose d'ailleurs, petite parenthèse, au niveau national. Donc, il faut que nous soyons capables de nous désendetter, mais il faut que nous soyons capables de conduire des projets qui correspondent aux demandes des gens, que ce soit en matière de rénovation ou de changement durable, que ce soit en matière de rénovation de nos réseaux, que ce soit en matière de nouveaux projets aussi, qu'ils soient de câbles, qu'ils soient de tram, qu'ils soient parfois de lignes de bus, et cetera. On a tout ça à conduire, mais la priorité, elle est là. Si nous ne bougions pas, c'est là où nous faillerons finalement à notre rôle. J'en profite, en conclusion, puisque je ne l'ai pas encore fait, pour saluer aussi la décision du Pays Voironnais de nous rejoindre de manière plus active. Je pense que, comme ça a été dit par Pierre, à terme, ça solutionnera quand même bien des choses. On pourra aller vers véritablement sur des politiques intégrées. Il faut un peu de temps. Je crois que, Monsieur le Président, vous y avez travaillé sur plusieurs années. Ça ne se fait pas du jour au lendemain. S'il suffisait d'appuyer dans nos collectivités sur un bouton pour que tout se fasse, ce serait plus simple. Je le dis d'ailleurs en rebondissant sur ce qu'a dit Laëtitia, y compris à la métropole. On s'aperçoit que même au sein d'une majorité, les gens sont parfois loin d'être d'accord. Ce n'est pas simple de faire avancer les gens à la même vitesse. Bravo au président et au vice-président pour avoir réussi à faire ça au Pays Voironnais.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Monsieur BEJJAJI.

Pierre BEJJAJI: Juste un élément de réponse. Déjà, en préambule, aujourd'hui, je pense que nous sommes tous à nous féliciter. Je pense que c'est une date importante. Ça a été une date importante, la délibération du Pays Voironnais. C'est sur cette forme de consensus, mais qui était déjà inscrite à l'époque, dès la création du SMMAG. On savait que c'était vers ça qu'il fallait aller. Ça avance, ça chemine, c'est bien. On l'a dit, c'est les habitants du territoire qui nous forcent à cheminer aussi. Puisque les habitants, je le répète, sont des habitants du grand territoire, peu importe là où ils habitent et là où ils travaillent. Donc, de vouloir polémiquer sur une séance qui, pour nous, n'amenait aucune polémique... Je n'ai pas du tout aimé le ton que vous avez employé, Monsieur le Président, par rapport à la gratuité. On sait que c'est un débat interne dans toutes les forces politiques. On voit bien qu'il y a des débats à Montpellier, il y a des débats à Lyon, il y a des débats à Grenoble. Il n'y a pas unanimité sur quels types de gratuité, partielle, totale, ou même sur la gratuité au sein de chaque force politique. Donc, ce n'est pas un débat idéologique, ce débat sur la gratuité. C'est un débat sur où on met le curseur, si on le met sur l'offre. C'est vrai que je suis plutôt de ceux qui disent qu'il faut mieux mettre le curseur sur l'offre. Je ne suis pas un fana de la gratuité. Donc, il ne faut pas caricaturer le débat comme ça. Je reviens sur la dette parce qu'on parle toujours de désendettement, et cetera. Il a été affiché un ratio de 18 ans. Il faut voir que le ratio de 12 ans, qui est sacrosaint, qui est gravé dans le marbre au niveau national, il est issu d'une analyse, il y a très longtemps, de dire en gros : « Quelle est la durée normale d'amortissement d'investissement des collectivités locales, en sachant que les collectivités locales investissent sur du très long terme, mais aussi investissent sur du très court terme, sur du mobilier, et cetera ? » Douze, 13 ans, c'était une valeur moyenne qui avait été retenue à l'époque, le délai de désendettement. Voilà un seuil critique pour des réseaux de transport qui ont vocation à durer sur plusieurs générations, et cetera. On n'a pas trop la même analyse. Donc, de dire si on est trop endettés ou pas, si 18 ans, c'est trop ou pas assez. Il faudrait aller plus dans l'analyse pour voir pourquoi on est endettés. La raison pour laquelle on est endettés, on la connaît. C'est qu'on a un réseau de tramways, par rapport à des métropoles comparables, beaucoup plus

dense parce que ça a été un choix historique du SMTC. Il faut le rappeler. Après, de dire que le SMMAG est trop endetté, je pense qu'il faut creuser un peu avant d'affirmer des choses comme ça.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Bien. En tout cas, je me réjouis que, finalement, le débat ait vraiment lieu. Madame Rabi, vous avez la parole.

01:12:22

Laëtitia RABIH: Merci, Monsieur le Président. J'adore mon collègue Pierre Bejjaji. Évidemment, quand il parle comme ça, j'ai envie de lui répondre. Déjà pour dire qu'on n'avait peut-être pas tous compris que vous étiez pour des gratuités ciblées, pas tous compris non plus que le débat se situait là. Finalement, c'est plutôt une bonne chose, puisque les gratuités ciblées sont une réalité au niveau du SMMAG. Vous le savez. Ce n'est peut-être pas nécessairement celles du week-end et des fêtards, mais en revanche, c'est bien celles qui donnent des coups de pouce aux familles, et notamment avec les gratuités ciblées pour les enfants jusqu'à 11 ans. Madame BELAIR, pour le mercredi, pour le samedi et pour le dimanche, vous voyez, c'est aussi le week-end. Il y a également de quoi nous féliciter, que certaines communes puissent à un moment aller jusqu'à des gratuités lorsque nos tarifs pour les plus modestes, à 2,50 €, sont également et financent également une partie de cette gratuité, notamment avec l'aide reversée au CCAS de 7,50 € pour l'ouverture des droits à la tarification solidaire. C'est aussi une réalité. Donc, ça laisse, vous voyez bien quand même, des latitudes.

Enfin, quand même se redire... parce que je suis d'accord que le débat évolue. C'est normal que d'une gratuité totale, vous revenez sur des gratuités autres, et c'est là que vous proposez de nouveau le débat. Pour autant, il ne faut pas oublier non plus que ce n'était pas le débat du début, du commencement. Ça évolue. On peut en tenir compte. En revanche, sur la tarification solidaire, on ne peut que se féliciter qu'elle permette aujourd'hui, avec la nouvelle tranche supplémentaire qui a été créée, d'accompagner l'ensemble des familles et des travailleurs. Des travailleurs les plus pauvres qui vivent sous le seuil de pauvreté, malgré parfois des contrats et/ou des contrats temporaires. Je pense que sur la question sociale, le SMMAG est allé au maximum de ses possibilités. À euro constant, je pense qu'on est sur des choses qui sont quand même à saluer, que vous ne saluez quand même finalement jamais. Finalement, le débat que vous proposez est un débat qui est déjà largement résolu par les politiques qui sont menées au SMMAG.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Madame la Vice-Présidente Anne GERIN.

Anne GERIN: Merci. Je voudrais juste ajouter un point concernant l'endettement, rappeler que l'emprunt, c'est à analyser sur l'aune de la durée de remboursement. Toutefois, pendant toute la période de la durée, on a à rembourser le capital et les intérêts. La fluctuation des taux d'intérêts impacte notre fonctionnement. Ce fonctionnement aujourd'hui, c'est aussi la capacité que nous avons à offrir un réseau performant. Donc, la vigilance sur l'endettement et la durée des emprunts est capital. Rappeler qu'à un moment donné, il y avait eu des engagements et que les paroles et les promesses données n'ont pas été tenues pendant un certain temps. Heureusement que depuis quelques années, enfin, depuis 2020, on est repartis sur des trajectoires plus conformes à ce qui avait été signé.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Non, mais je crois qu'il n'y a pas de dramatisation à avoir la question de la dette, Monsieur Bejjaji. La dette est évidemment nécessaire pour financer nos investissements. Ça, personne ne le conteste. Je crois aussi que la situation est connue depuis des années. Elle est regardée, elle est évaluée par un certain nombre d'observateurs, de professionnels. Nous avons besoin effectivement de nous désendetter régulièrement pour assumer nos capacités futures et nos marges de manœuvre. Il nous faut à la fois assumer la dette, ce que nous faisons, mais en même temps, il nous faut globalement la maîtriser. Vous le savez très bien. Donc, il n'y a pas de conclusion hâtive. Il y a des échanges réguliers sur ces questions. Nous avons aussi, comme tout le monde, des évaluations qui sont faites par des professionnels et qui soulignent la nécessité d'avoir une trajectoire de désendettement pour continuer d'avancer sur nos sujets. Je crois que là-dessus, il n'y a absolument rien de particulièrement nouveau.

Il faut saluer le travail qui a été fait et qui n'a pas suffisamment été fait par le passé. Il faut aussi le rappeler. Ça peut vous gêner, mais c'est la réalité. C'est ainsi. Nous en assumons l'héritage, et nous le traitons. D'ailleurs, je tiens à souligner aussi... parce qu'on parle souvent du protocole d'accord de 2015 entre le département et la métropole, qui nous permet aujourd'hui d'avancer sereinement sur cette question-là. Je rappelle que l'effort a été fait de manière substantielle dans cette mandature, puisque, non seulement nous assumons cela, mais nous avons réussi, depuis deux ans, à rattraper le retard du retard. C'est-à-dire que, certes, il y a un niveau de désendettement pas aussi fort que ce qui avait été prévu par le protocole parce que dans la mandature précédente, le travail n'a pas été fait. Cependant, dans cette mandature, le travail a été fait. Cette année, nous sommes au-delà des objectifs qui avaient été posés, ce qui n'est jamais arrivé dans la mandature précédente. Je crois que c'est intéressant de le souligner.

Même si nous héritons d'un petit retard, nous rattrapons petit à petit notre retard. Ça, c'est possible parce qu'à la fois, nous avons des contributions de solidarité de la part du département et de la métropole, et parce que nous avons, en responsabilité, fait les bons choix de gestion. Ça, je crois qu'il faut le rappeler. Enfin, sur la question des tarifs, parce que cela revient sans cesse et reviendra encore, il faut juste rappeler une bonne fois pour toutes qu'une politique de gratuité n'est pas une politique de mobilité. Madame BELAIR, ne vous en déplaise, ce n'est pas ça une politique de mobilité. Les politiques de gratuité, ce sont des choix politiques, ce sont des choix de posture, ce sont des choix de marketing électoraux qu'il appartient à chacun d'assumer. En revanche, cela ne fait pas une politique de mobilité et ne fera jamais une politique d'offre. Il suffit de regarder les chiffres partout pour s'en convaincre. Il suffit surtout de regarder l'ensemble des acteurs de la question de la mobilité. Tous les gens qui sont compétents sur cette question, des chercheurs aux universitaires, aux praticiens, personne ne défend cette mesure parce qu'elle n'a aucun effet positif sur l'offre de mobilité. C'est bien cela le sujet. Après, on peut choisir de le porter politiquement pour des raisons électoralistes. On le comprend bien. On peut choisir de faire plaisir à des usagers de centres urbains qui ont déjà un niveau de service de qualité pour abandonner les habitants des périphéries, pour ne pas améliorer l'offre de ceux qui en ont besoin aujourd'hui. Ça, c'est votre problème. C'est que vous ne comprenez toujours pas malheureusement ce qu'est le SMMAG et ce qu'est le sens du SMMAG. Vous êtes enfermé dans des raisonnements de centres urbains. Vous êtes incapable de comprendre aujourd'hui les enjeux, les besoins de demain, qui sont celui de connecter les périphéries et d'apporter la meilleure offre. Après, nous ne serons pas d'accord sur ce point et cela n'est pas bien grave. Toutefois, notre sujet au SMMAG aujourd'hui, c'est celui-là, et ce n'est pas autre chose. En conséquence, chacun présentera ses propositions, évidemment en vue des échéances électorales. Néanmoins, il faut replacer le sujet là où il est en ce qui concerne notre institution. Après, chacun est libre, dans ses programmes électoraux, de vanter monts et merveilles et de raconter des choses qui ne correspondent pas à la réalité de situation ou d'usage. Cependant, je crois qu'il est important de le rappeler et qu'il faut aussi comparer ce qui est comparable. Puisque nous sommes sur un grand réseau urbain, dense, qui comporte de nombreux modes de déplacements, des modes lourds, ce qui n'est pas le cas de tous les réseaux que nous comparons. Monsieur Bejjaji, vous avez noté tout à l'heure que nous avons des investissements importants à opérer dans les années qui viennent. C'est vrai, sur le renouvellement du matériel, sur le tramway, sur les bus et sur l'ensemble du territoire. Pour la première fois, nous allons aussi investir massivement sur le territoire du Grésivaudan, sur le territoire du Voironnais, notamment pour renouveler les flottes. Ça, c'est important et il faut aussi le noter. C'est ça, les débats qui nous occupent aujourd'hui. Comparons ce qui est comparable. Nous ne faisons pas le choix de sélectionner les gens entre ceux qui auraient le droit à des réductions tarifaires et ceux qui n'en auraient pas. Parce que si vous comparez d'autres territoires, les choses sont quand même bien segmentées. Je vous invite aussi à regarder les chiffres d'usage. Intéressez-vous un petit peu à une agglomération du sud de la France qui prône beaucoup la gratuité et qui a récemment diminué son offre de transport en commun. Parce que ça lui coûte trop cher et qu'elle ne peut pas à la fois faire des cadeaux tarifaires et, en même temps, assurer un niveau d'offre et de service. Je l'invite aussi à revoir sa programmation budgétaire lorsqu'elle devra massivement renouveler ses rames de tram. Donc, personnellement, nous n'allons pas faire ici le choix du détriment de la qualité, du détriment de l'offre pour me faire je ne sais quel cadeau tarifaire. Enfin, je note que chacun est libre de ses opinions et d'avoir de la nuance sur la question. C'est très sain pour le débat public. Je note qu'y compris au sein de votre groupe, il y a des nuances sur cette question. C'est tout à fait remarquable. Je souligne aussi cela. J'ai entendu les propos de Monsieur Bejjaji sur la question tout à l'heure. Voilà juste ce que je voulais rappeler, en mise en perspective sur cette question, de quoi nous parlons en matière d'offre, en matière de qualité de service. Après, évidemment, chacun est libre de ses opinions sur la tarification. En tout cas, ce qui est certain, c'est qu'ici, nous sommes très attentifs au prix du service de transport. Nous faisons en sorte qu'il soit le plus juste possible, qu'il soit le plus porteur possible. Croyez-moi, on a un ticket à 2 € pour aller de la Valdaine jusqu'à Pontcharra. C'est unique en France. Qu'on ne vienne pas me dire ici que la raison tarifaire est celle qui pèse sur le choix des usagers avec un tarif aussi faible, avec une offre de service aussi importante. J'aimerais bien que cela soit dit un peu plus dans cette enceinte parce que ça, c'est absolument extraordinaire au sens exceptionnel du terme.

C'est bien parce que nous le portons, parce que nous le finançons aux côtés des entreprises, que nous pouvons le faire aujourd'hui dans ce territoire-là. Peu de gens font cela. Peu de gens ont un tel niveau de service et d'offre. Nous reviendrons vers vous au début de l'année prochaine pour vous redonner le service que nous rendons aux usagers. Le nombre de kilomètres de lignes, le nombre de services, la densité que nous desservons à l'échelle d'un grand territoire, d'un tel bassin de mobilité, c'est absolument extraordinaire en France. Permettez-moi de le dire ici. Pardon de devoir insister,

mais j'aimerais quand même que chacun en ait conscience là et sorte un petit peu des postures de temps en temps sur ces questions parce que c'est absolument unique en France. Ça peut en déranger certains, mais il serait quand même intéressant que tout le monde puisse y participer et se l'attribuer parce que c'est une œuvre collective. C'est aussi un héritage de l'histoire si nous avons pu en arriver là aujourd'hui. Je veux aussi saluer l'ensemble du travail qui a été engagé par l'ensemble des élus et l'ensemble des acteurs territoriaux sur cette question.

Je vous propose de nous arrêter là pour ce débat d'orientation budgétaire. Nous aurons l'occasion d'y revenir. Je crois que le débat a été nourri et riche, et il nous faut aussi avancer. Je vous propose de prendre acte. Je pense que, Madame BELAIR, le débat a eu lieu. Vous vous êtes exprimée. Nous aurons l'occasion de discuter de ces débats, et je vais clore le débat. Là, il y a eu beaucoup d'interventions. Nous devons aussi avancer sur un certain nombre de sujets. Je pense que le débat a eu lieu. Vous vous êtes exprimés, et si vous voulez intervenir dans d'autres délibérations, vous en aurez l'occasion.

Je vais donc passer aux voix sur ce débat d'orientation budgétaire. Il nous faut prendre position sur la prise d'acte. Y a-t-il des oppositions à cette prise d'acte ? Y a-t-il des abstentions sur cette prise d'acte ? Le débat d'orientation budgétaire a donc été pris acte positivement. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

Le débat d'orientation budgétaire constitue une formalité obligatoire et doit avoir lieu dans les deux mois précédant le vote du budget.

Il retrace les orientations budgétaires, les engagements pluriannuels, ainsi que la structure et la gestion de la dette.

Conformément aux statuts du SMMAG et aux délibérations de création de budgets annexes du 7 novembre 2019, la réalisation des compétences du syndicat est pour la cinquième année retracée budgétairement sur trois budgets, un budget principal et deux budgets annexes appelés respectivement « Mobilités Urbaines » et « Mobilités partagées, actives et intermodalités ».

Les orientations budgétaires sont présentées dans le rapport joint en annexe. Elles président à l'élaboration du budget primitif 2025 du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise.

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 05 décembre 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Prend acte de la tenue du Débat d'orientations budgétaires sur la base du rapport budgétaire joint en annexe pour l'exercice 2025.

24 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 14 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

Département de l'Isère : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

- **Délibération n°7 Compétences obligatoires - Budget Principal - Ouverture anticipée des crédits d'investissement - Exercice 2025**

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à la délibération suivante sur deux ouvertures anticipées de crédits d'investissement pour l'exercice 2025. Monsieur le Vice-Président.

Bruno CATTIN: Là, je crois qu'il faudra qu'on reprenne trois délibérations pour les trois budgets concernés. Je vais simplement rappeler que c'est quelque chose qu'on connaît bien dans nos collectivités, puisqu'on doit proposer. Il est proposé de procéder à une ouverture anticipée des crédits de la section d'investissement dans la limite du quart des crédits ouverts au budget 2024. Je propose qu'on prenne acte des trois délibérations, mais on va peut-être les faire chaque fois dans l'ordre. Donc, budget principal. Allez-y.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Je pensais que les trois devaient être présentées les unes à la suite des autres.

Bruno CATTIN: Oui, les trois vont être proposées, mais là, je vais expliquer simplement que c'est bien dans la limite du quart des crédits ouverts au budget 2024. Donc, on peut délibérer pour le budget principal.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Je mets donc aux voix sur cette délibération. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? C'est donc adopté. Merci. La suivante.

Exposé des motifs

Le budget primitif 2025 du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Agglomération Grenobloise sera approuvé par le Comité syndical en début d'année 2025. Il s'agit du budget principal relatif aux compétences obligatoires du SMMAG ainsi que du budget Mobilités urbaines et du budget Mobilités partagées, actives et intermodalités.

Néanmoins, afin de permettre la mise en œuvre budgétaire et comptable dès le début de l'exercice 2025 et de respecter les délais de paiement aux fournisseurs, il est proposé de procéder à une ouverture anticipée des crédits de la section d'investissement selon les modalités prévues à l'article L1612-1 du CGCT, dans la limite du quart des crédits ouverts au budget 2024.

Lorsque l'application du plafond réglementaire conduit à une ouverture de crédit supérieure au montant prévisionnel proposé dans le cadre de la préparation budgétaire 2025, il est proposé de limiter le montant des crédits ouvert par anticipation au montant prévisionnel 2025.

Il est rappelé que le niveau de vote des crédits est le chapitre par nature.

L'article L1612-1 du CGCT prévoit également que :

- L'ensemble des recettes peut être titré et recouvré,
- Le remboursement du capital des emprunts peut être mandaté sans restriction,
- Les dépenses de fonctionnement peuvent être mandatées dans la limite de celles inscrites au budget de l'exercice précédent.

Les crédits d'investissement ouverts par anticipation sont précisés dans le tableau ci-après (en €)

Budget principal relatif aux compétences obligatoires

CHAP.	DEPENSES	BP 2024	DM 2024	Total crédit ouverts en 2024	Crédits 2025 ouverts par anticipation
20	Immobilisations incorporelles	1 963 898	619 730	2 583 628	645 907
204	Subventions d'équipement versées	1 642 452	-927 406	715 046	178 762
21	Immobilisations corporelles	27 000	77 500	104 500	26 125
23	Immobilisations en cours	0	0	0	0
Dépenses d'équipement		3 633 350	-230 176	3 403 174	850 794
Total dépenses réelles d'investissement		3 633 350	-230 176	3 403 174	850 794

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 05 décembre 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Autorise l'ouverture en dépenses d'investissement pour l'exercice 2025 des crédits conformément au tableau ci-dessus présenté pour le budget principal relatif aux compétences obligatoires

24 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 14 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

Département de l'Isère : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

- **Délibération n°8 Budget Annexe Mobilités Partagées, actives et intermodalités - Ouverture anticipée des crédits d'investissement - Exercice 2025**

Bruno CATTIN: Budget mobilité partagée. C'est la même chose.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? C'est donc adopté. Merci. La suivante.

Exposé des motifs

Le budget primitif 2025 du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Agglomération Grenobloise sera approuvé par le Comité syndical en début d'année 2025. Il s'agit du budget principal relatif aux compétences obligatoires du SMMAG ainsi que du budget Mobilités urbaines et du budget Mobilités partagées, actives et intermodalités.

Néanmoins, afin de permettre la mise en œuvre budgétaire et comptable dès le début de l'exercice 2025 et de respecter les délais de paiement aux fournisseurs, il est proposé de

procéder à une ouverture anticipée des crédits de la section d'investissement selon les modalités prévues à l'article L1612-1 du CGCT, dans la limite du quart des crédits ouverts au budget 2024.

Lorsque l'application du plafond réglementaire conduit à une ouverture de crédit supérieure au montant prévisionnel proposé dans le cadre de la préparation budgétaire 2025, il est proposé de limiter le montant des crédits ouvert par anticipation au montant prévisionnel 2025.

Il est rappelé que le niveau de vote des crédits est le chapitre par nature.

L'article L1612-1 du CGCT prévoit également que :

- L'ensemble des recettes peut être titré et recouvré,
- Le remboursement du capital des emprunts peut être mandaté sans restriction,
- Les dépenses de fonctionnement peuvent être mandatées dans la limite de celles inscrites au budget de l'exercice précédent.

Les crédits d'investissement ouverts par anticipation sont précisés dans le tableau ci-après (en €)

Budget annexe Mobilités partagées, actives et intermodalités

CHAP.	DEPENSES	BP 2024	DM 2024	Total crédit ouverts en 2024	Crédits 2025 ouverts par anticipation
20	Immobilisations incorporelles	888 115	-290 924	597 191	149 298
21	Immobilisations corporelles	4 094 268	1 238 368	2 855 900	713 975
23	Immobilisations en cours	2 376 100	3 344 896	5 720 996	1 430 249
Dépenses d'équipement		7 358 483	1 815 604	9 174 087	2 293 522
10	Dotations, fonds de réserves et Divers	0	1 702	1 702	426
Total dépenses réelles d'investissement		7 358 483	1 817 306	9 175 789	2 293 947
041	Opérations patrimoniales	8 000 000	0	8 000 000	2 000 000
Total dépenses d'investissement		15 358 483	1 817 306	17 175 789	4 293 947

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

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 05 décembre 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Autorise l'ouverture en dépenses d'investissement pour l'exercice 2025 des crédits conformément au tableau ci-dessus présenté pour le budget annexe Mobilités partagées, actives et intermodalités.

23,25 voix pour
 Grenoble-Alpes Métropole : 8,75 voix pour
 Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour
 Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour
 Département de l'Isère : 7,5 voix pour
Conclusions adoptées à l'unanimité.

Délibération n°9 Budget Annexe Mobilités urbaines - Ouverture anticipée des crédits d'investissement - Exercice 2025

Bruno CATTIN: La suivante, c'est le budget des mobilités urbaines. Je propose qu'on passe au vote.
Monsieur le Président Sylvain Laval: Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? C'est donc également adopté. Merci beaucoup.

Exposé des motifs

Le budget primitif 2025 du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Agglomération Grenobloise sera approuvé par le Comité syndical en début d'année 2025. Il s'agit du budget principal relatif aux compétences obligatoires du SMMAG ainsi que du budget Mobilités urbaines et du budget Mobilités partagées, actives et intermodalités.

Néanmoins, afin de permettre la mise en œuvre budgétaire et comptable dès le début de l'exercice 2025 et de respecter les délais de paiement aux fournisseurs, il est proposé de procéder à une ouverture anticipée des crédits de la section d'investissement selon les modalités prévues à l'article L1612-1 du CGCT, dans la limite du quart des crédits ouverts au budget 2024.

Lorsque l'application du plafond réglementaire conduit à une ouverture de crédit supérieure au montant prévisionnel proposé dans le cadre de la préparation budgétaire 2025, il est proposé de limiter le montant des crédits ouverts par anticipation au montant prévisionnel 2025.

Il est rappelé que le niveau de vote des crédits est le chapitre par nature.

L'article L1612-1 du CGCT prévoit également que :

- L'ensemble des recettes peut être titré et recouvert,
- Le remboursement du capital des emprunts peut être mandaté sans restriction,
- Les dépenses de fonctionnement peuvent être mandatées dans la limite de celles inscrites au budget de l'exercice précédent.

Les crédits d'investissement ouverts par anticipation sont précisés dans le tableau ci-après (en €)

Budget annexe Mobilités urbaines

CHAP.	DEPENSES	Total BP 2024	DM 2024	Total crédit ouverts en 2024	Crédits 2025 ouverts par anticipation

20	Immobilisations incorporelles	4 075 450	840 792	4 916 242	1 229 061
21	Immobilisations corporelles	30 815 105	1 773 000	32 588 105	8 147 026
23	Immobilisations en cours	16 986 700	-4 686 312	12 300 388	3 075 097
Dépenses d'équipement		51 877 255	-2 072 520	49 804 735	12 451 184
041	Opérations patrimoniales	5 460 000	0	5 460 000	1 365 000
Total dépenses d'investissement		57 337 255	-2 072 520	55 264 735	13 816 184

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 05 décembre 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Autorise l'ouverture en dépenses d'investissement pour l'exercice 2025 des crédits conformément au tableau ci-dessus présenté pour le budget annexe Mobilités urbaines

18 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 14 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

- **Délibération n°10 Compétences obligatoires - Clés de répartition budgétaire entre les membres du SMMAG pour financer la participation aux études et travaux ferroviaires**

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à des clés de répartition budgétaires entre les membres du SMMAG sur des études et des travaux ferroviaires.

Bruno CATTIN: Il faut débattre dans certains cas d'une modification des clés de répartition. C'est pour donner de la lisibilité au Comité syndical lorsqu'il y a des dépenses communes et de la part imputable à chaque EPCI. Puis c'est également anticiper un peu sur l'avenir. Ces clés de répartition devraient permettre de projeter la contribution d'autres territoires en cas d'adhésion, le cas échéant, au SMMAG. Il est proposé au Comité syndical de modifier cette répartition pour deux points : toutes les études et travaux concourant au développement de la desserte ferroviaire, et puis également de fixer les répartitions dans le cadre de la masse salariale qui pourrait être concernée. Le premier point, c'est les études et les travaux d'aménagement ou la création de haltes ferroviaires. Le cas général qui prévaut aujourd'hui, c'est une prise en charge à 100 % par l'EPCI sur lequel se situe la halte.

Il peut y avoir des cas particuliers pour les haltes qui sont situées dans des communes aux frontières de deux EPCI, pour laquelle la prise en charge est répartie de la façon suivante aujourd'hui. L'EPCI sur lequel se situe la halte finance une partie fixe de 50 %. Les 50 % restants sont répartis selon le poids de population des communes origines des potentiels usagers. À ce jour, le seul projet qui est concerné par ce cas particulier est celui de la création de la halte de Domaine qui intéresse les habitants du Versoud, de Revel et de Saint-Jean-le-Vieux. Le financement des études et des travaux de cette halte de domaine pourrait être réparti selon la clé suivante : 75 % pour la métropole, 50 % du fixe plus 25 % liés au poids de population de la commune de domaine, et 25 % pour la Communauté de communes du Grésivaudan, avec comme critère le poids de population des communes du Versoud, de Revel et de Saint-Jean-le-Vieux. Pour les frais de personnel, une fois déduite la part de 88^e prise en charge par le département de l'Isère, répartition à parts égales entre la métropole, la communauté de communes du Grésivaudan et la communauté d'agglomération du Pays Voironnais, soit deux septièmes chacun. Enfin, pour les missions d'assistance à la maîtrise d'ouvrage et pour les études liées à la préfiguration et au développement du SERM, répartition à parts égales entre la métropole, la communauté de communes du Grésivaudan et la communauté d'agglomération du Pays Voironnais sur la base d'un tiers chacun.

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

Exposé des motifs

Par délibération en date du 11 mars 2021, le syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG) a adopté de nouveaux statuts, reflétant une coopération renouvelée avec le Département de l'Isère. Les statuts fixent les dispositions financières du syndicat. L'article 18.1.3 précise que « des clés de répartition entre les territoires seront définies par délibération pour le financement des charges générales de fonctionnement du syndicat (instances, indemnités des élus ...) ».

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

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

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

Il est proposé au Comité syndical de modifier cette répartition pour toutes les études et travaux concourant au développement de la desserte ferroviaire. En effet, pour toutes ces études et travaux, la répartition au nombre d'habitants par EPCI membres n'est pas adaptée, s'agissant d'enjeux d'aménagement du territoire et d'accessibilité dépassant les frontières du SMMAG, à l'échelle de l'aire grenobloise et au-delà, dans les relations avec Lyon, Chambéry, Valence et Gap.

Dans ce contexte particulier, il est donc proposé au Comité syndical de fixer des clés de répartitions spécifiques pour les différentes études et travaux concourant au développement de la desserte ferroviaire, ainsi que pour les frais de personnel (masse salariale et charges afférentes) des agents concernés.

Pour les études et travaux d'aménagement ou de création de haltes ferroviaires :

- Le cas général est une prise en charge à 100% par l'EPCI sur lequel se situe la halte ;
- Un cas particulier est défini pour les haltes situées dans des communes aux frontières de deux l'EPCI, pour lesquelles la prise en charge est répartie de la façon suivante : l'EPCI sur lequel se situe la halte finance une part fixe de 50%, et les 50% restants sont répartis selon le poids de population des communes origines des potentiels usagers. A ce jour, le seul projet concerné par ce cas particulier est celui de la création de la halte de Domène, intéressant aussi les habitants du Versoud, de Revel et de Saint-Jean-le-Vieux. **Le financement des études et travaux de la halte de Domène** sera ainsi réparti selon la clé suivante : 75% pour Grenoble Alpes Métropole (50% fixe + 25 % liés au poids de population de la commune de Domène), et 25% pour la Communauté de Communes Le Grésivaudan (poids de population des communes de Le Versoud, Revel, Saint-Jean-le-Vieux).

Pour les frais de personnel (masse salariale et charges afférentes) liés au pilotage et/ou au suivi de toutes les études et travaux concourant au développement de la desserte ferroviaire :

- Une fois déduite la part de 4/28ème prise en charge par le Département de l'Isère, répartition à part égale entre Grenoble-Alpes Métropole, la Communauté de Communes Le Grésivaudan et la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais (soit 2/7ème chacun)

Pour les missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage, et pour les études liées à la préfiguration et au développement du Service Express Régional Métropolitain :

- Répartition à part égale entre Grenoble-Alpes Métropole, la Communauté de Communes Le Grésivaudan et la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais (soit 1/3 chacun).

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 05 décembre 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide de répartir, entre les EPCI membres, le financement des dépenses concourant au développement de la desserte ferroviaire, inscrites au budget principal selon des clés de répartition spécifiques précisées selon la nature des dépenses ;
- Décide d'appliquer cette répartition à compter des actes budgétaires relatifs à l'année 2024, au prorata des prestations déjà réalisées.

24 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 14 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

Département de l'Isère : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

- **Délibération n°11 Compétences obligatoires - Régularisations d'actifs : Budget principal et budgets annexes Mobilités urbaines et Mobilités partagées, actives et intermodalité**

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons aux budget principal et annexes des mobilités urbaines et mobilités partagées sur des régularisations d'actifs. Pardon.

Bruno CATTIN: La régulation d'actifs, la tenue de l'inventaire comptable, c'est bien évidemment une obligation qui incombe au SMMAG. La présente délibération vise à autoriser le trésorier principal du service de gestion comptable à procéder aux opérations de régularisation d'actifs et d'affectation entre budget sur l'exercice 2024 du budget principal et des budgets annexes mobilités urbaines et mobilités partagées. Les régularisations qui sont en jeu ce matin, ça concerne les écritures que vous avez trouvées en annexe. L'intégration au budget principal du SMMAG de trois véhicules transférés du budget principal de Grenoble-Alpes Métropole. L'intégration au budget principal du SMMAG de plusieurs vélos transférés au budget principal de la métropole pour un montant conséquent de 2,3 millions d'euros. Ces vélos seront ensuite affectés au budget annexe mobilités partagées du SMMAG. Enfin, l'intégration dans l'actif du budget annexe mobilités urbaines d'une parcelle de 168 mètres carrés. Cette parcelle avait été initialement acquise en 2013 par le SMTC, mais n'avait pas été intégrée dans l'actif du SMMAG. Donc, il est demandé au Conseil syndical d'approuver ces trois particularités.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci beaucoup. Y a-t-il des demandes de prise de parole ? Je mets aux voix. Des oppositions ? Des abstentions ? C'est donc adopté.

Exposé des motifs

La tenue de l'inventaire comptable est une obligation qui incombe au SMMAG. L'actif du SMMAG doit être concordant avec l'actif comptable tenu par le comptable public.

La réglementation impose que les opérations de cessions ou d'affectations entre budgets ainsi que les régularisations patrimoniales fassent l'objet d'une approbation par l'organe délibérant.

La présente délibération vise à autoriser Monsieur le Trésorier Principal du Service de Gestion Comptable à procéder aux opérations de régularisations d'actifs et d'affectations entre budgets sur l'exercice 2024 du budget principal et des budgets annexes Mobilités Urbaines et Mobilités Partagées, actives et intermodalités.

Les régularisations dont les écritures sont jointes en annexe de la délibération concernent essentiellement les opérations patrimoniales ci-dessous :

- l'intégration au Budget Principal du SMMAG de 3 véhicules transférés du Budget Principal de Grenoble-Alpes Métropole,
- l'intégration au Budget Principal du SMMAG, par opération d'ordre non budgétaire, de plusieurs vélos transférés du Budget Principal de Grenoble-Alpes Métropole pour un montant de 2 364 267,43€. Ces vélos sont ensuite affectés au Budget Annexe Mobilités Partagées du SMMAG.
- l'intégration dans l'actif du Budget annexe Mobilités Urbaines de la parcelle AW 242 de 168 m². Cette parcelle avait été initialement acquise le 19/02/2013 par le SMTC mais n'avait pas été intégrée dans l'actif du SMMAG. 7 m² de cette parcelle devant être cédés, il convient d'intégrer ce bien afin d'effectuer une cession partielle pour un montant de 350€.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

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

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 05 décembre 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve l'intégration de trois véhicules transférés du budget principal de la métropole au budget principal du SMMAG.
- Approuve l'intégration par opération d'ordre non budgétaire de plusieurs vélos initialement transférés du budget principal de la métropole au budget principal du SMMAG pour un montant de 2 364 267,43 €.
- Approuve l'affectation au Budget annexe Mobilités Partagées, par opération d'ordre non budgétaire, les vélos préalablement intégrés au Budget Principal du SMMAG pour un montant de 2 364 267,43 €.
- Approuve l'intégration dans l'actif du Budget annexe Mobilités Urbaines de la parcelle AW 242 de 168 m² afin de procéder à une cession partielle de 7m² pour un montant de 350 €.

24 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 14 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

Département de l'Isère : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

- **Délibération n°12 Compétences obligatoires - SEM Territoires 38 - Rapport du représentant du SMMAG à l'assemblée spéciale pour l'exercice 2023**

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à la SAEM TERRITOIRES 38 et le rapport du représentant du SMMAG au sein de l'Assemblée spéciale pour l'exercice 2023. La parole est à Laurent Thoviste.

Laurent THOVISTE : Merci Monsieur le Président. Nous détenons 1,83 % du capital de Territoires 38. En termes de relations contractuelles, nous avons actuellement, sur le rapport 2023, une assistance à maîtrise d'ouvrage pour la liaison par câble. Pas eu de distribution de dividendes. Il n'y a pas de distribution de dividendes. Sur l'activité 2023, Territoires 38 s'est vue confier de nouvelles opérations pour un montant total de 233 000 €, ainsi que des nouveaux mandats pour un montant de 139 000 €. Un chiffre d'affaires qui s'élève à 30 millions, un peu plus de 30 millions. Vous avez le détail dans le rapport. Un résultat net à -63 000 € avec un taux de marge à -2 % pour la partie fonctionnement. Les capitaux propres sont stables sur la période 2021-2023. La société n'a pas contracté de nouvel emprunt pour son fonctionnement. Les capitaux propres représentent 18,7 % du total du bilan, chiffre en constante augmentation depuis 2020.

En ce qui concerne les orientations, trois axes. S'appuyer sur le groupement d'employeurs ELEGIA pour renforcer les compétences et optimiser les charges. Mettre en place une démarche RSE. Développer le plan d'affaires des filiales pour veiller à la consolidation des résultats. Il vous est proposé de prendre acte du rapport.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci beaucoup. Y a-t-il des demandes d'intervention ? Je n'en vois pas. Donc, on peut passer à la prise d'acte. Y a-t-il des oppositions à la prise d'acte ? Des abstentions ? Acte étant donc pris. Merci.

Exposé des motifs

Le syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise est actionnaire de la SEM TERRITOIRES 38 à hauteur de 1,58% et dispose d'un représentant à l'assemblée spéciale de la société. Au titre de l'exercice 2023 le représentant du SMMAG au sein de l'assemblée spéciale était Laurent Thoviste.

Conformément à l'article L. 1524-5 du Code général des collectivités territoriales, « les organes délibérants des collectivités territoriales et de leurs groupements actionnaires se prononcent sur le rapport qui leur est soumis au moins une fois par an par leurs représentants au conseil d'administration ou au conseil de surveillance ». Le contenu de ce rapport, tel que précisé par l'article D1524-7 du CGCT, donne une information complète sur l'entreprise, de nature à assurer la transparence de son fonctionnement et permettre son contrôle.

Au rapport des représentants présentés au Comité syndical, sont annexés le rapport de gestion du conseil d'administration, ainsi que les rapports du commissaire aux comptes concernant l'exercice 2023.

Conformément aux dispositions de l'article L. 225-100 du Code du commerce, ces documents ont été approuvés par l'assemblée générale ordinaire annuelle de la société le 9 avril 2024.

Il est donc proposé au Comité syndical de prendre acte du rapport transmis par le représentant du SMMAG à l'assemblée spéciale de la société, annexé à la présente délibération.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 05 décembre 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Prend acte du rapport du représentant du SMMAG à l'Assemblée spéciale de la SEM TERRITOIRES 38 pour l'exercice 2023, ci-annexé.

Il est pris acte du rapport.

- **Délibération n°13 Compétences obligatoires - SPL Isère Aménagement - Rapport du représentant du SMMAG à l'assemblée spéciale pour l'exercice 2023.**

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons, même démarche pour la SPL Isère Aménagement cette fois-ci. Toujours Monsieur Thoviste.

Laurent THOVISTE : Là, nous détenons 1,02 %. Nous avons quatre mandats et sept assistances à maîtrise d'ouvrage. La société ne distribue pas de dividendes non plus. En 2023, Isère Aménagement s'est vue confier de nouvelles opérations : une concession, 18 mandats de réalisation dont deux pour le SMMAG, quatre mandats d'études et 10 missions d'AMO dont deux pour le SMMAG. Ce qui représente un montant de rémunération de 5 millions d'euros. Le chiffre d'opération de l'exercice s'élève à 41 934 000 €. Vous avez dans le rapport la répartition. Capitaux propres : 2 % du bilan sur la période 2021-2023. Au total, ils représentent 18,7 % du bilan, chiffre là aussi en constante augmentation depuis 2020. Les orientations générales sont les mêmes que pour Territoires 38. Donc, groupement d'employeurs, démarche RSE et un axe trois un petit peu différent. Renforcer le positionnement dans le domaine de l'aménagement durable et de la transition énergétique. Il vous est proposé donc également de prendre acte du rapport.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci beaucoup. Y a-t-il des demandes de prise de parole ? Je n'en vois pas. Y a-t-il une opposition à la prise d'acte ? Des abstentions à la prise d'acte ? Acte est donc pris.

Exposé des motifs

Le SMMAG est actionnaire de la SPL Isère Aménagement à hauteur de 1,02% et dispose d'un représentant à l'assemblée spéciale de la société.

Conformément à l'article L. 1524-5 du Code général des collectivités territoriales, « les organes délibérants des collectivités territoriales et de leurs groupements actionnaires se prononcent sur le rapport qui leur est soumis au moins une fois par an par leurs représentants au conseil d'administration ou au conseil de surveillance ». Le contenu de ce rapport, tel que précisé par le décret n°2022-146, donne une information complète sur l'entreprise, de nature à assurer la transparence de son fonctionnement et permettre son contrôle.

Au rapport du représentant présenté au Comité Syndical, sont annexés le rapport de gestion du conseil d'administration, ainsi que les rapports du commissaire aux comptes concernant l'exercice 2023. Au titre de l'exercice 2023 le représentant du SMMAG au sein de l'assemblée spéciale était Laurent Thoviste

Conformément aux dispositions de l'article L. 225-100 du Code du commerce, ces documents ont été approuvés par l'assemblée générale ordinaire annuelle de la société le 9 avril 2024.

Il est donc proposé au Comité syndical de prendre acte du rapport transmis par le représentant du SMMAG à l'assemblée spéciale de la société, annexé à la présente délibération.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 05 décembre 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Prend acte du rapport du représentant du SMMAG à l'assemblée spéciale de la société publique locale Isère Aménagement pour l'exercice 2023.

Il est pris acte du rapport.

- **Délibération n°14 Compétences obligatoires - SPL SAGES - Rapport annuel du représentant du SMMAG au conseil d'administration pour l'exercice 2023**

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons cette fois-ci à la SPL Sages avec le rapport annuel du représentant. La parole est à Monsieur SPINDLER.

Bertrand SPINDLER: Pour Sages, le SMMAG détient 5 % du capital. Le Conseil d'administration s'est réuni quatre fois, et j'ai été chaque fois présent. Il n'y a pas de contrat en cours entre le SMMAG et Sages. Le chiffre d'affaires en 2023 a été un peu plus de 1,2 million. Sages fait partie d'un groupement d'intérêt économique, Grinn Ters, avec Innovia et Innov'action, qui mutualise un certain nombre de personnels, en particulier, pour ce groupement d'intérêt économique, un chiffre d'affaires de 700 000 €. Dans les faits marquants, il y a un nouveau directeur général qui est arrivé en juin 2023, Monsieur Franck Pradet. Dire qu'il y a un souci sur les capitaux propres qui ont beaucoup baissé. D'où la délibération suivante qui va vous être présentée, puisqu'il faut recapitaliser. Voilà ce que je peux dire.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci beaucoup. Est-ce que cela appelle des prises de parole ? Je n'en vois pas. Je ne vois pas d'opposition et pas d'abstention à la prise d'acte. Acte étant pris, merci.

Exposé des motifs

Le SMMAG est actionnaire de la Société Publique Locale (SPL) Sages à hauteur de 5 % et dispose d'un représentant au conseil d'administration de la société.

Conformément à l'article L. 1524-5 du Code général des collectivités territoriales, « les organes délibérants des collectivités territoriales et de leurs groupements actionnaires se prononcent sur le rapport qui leur est soumis au moins une fois par an par leurs représentants au conseil d'administration ou au conseil de surveillance ». Le contenu de ce rapport, tel que précisé par le décret n°2022-146 du 4 novembre 2022, donne une information complète sur l'entreprise, de nature à assurer la transparence de son fonctionnement et permettre son contrôle.

Au rapport du représentant présenté au Conseil syndical sont annexés le rapport de gestion du conseil d'administration, ainsi que les rapports du commissaire aux comptes concernant l'exercice 2023.

Conformément aux dispositions de l'article L. 225-100 du Code de commerce, ces documents ont été approuvés par l'assemblée générale ordinaire annuelle de la société le 19 juillet 2024.

Au titre de cet exercice, le représentant du SMMAG au sein du Conseil d'administration était M. Bertrand SPINDLER.

En vertu des dispositions de l'article L. 1524-5 du CGCT, il est proposé au Conseil syndical de prendre acte du rapport transmis par le représentant du SMMAG au Conseil d'administration de la société, annexé à la présente délibération.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 05 décembre 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Prend acte du rapport du représentant du SMMAG au Conseil d'administration de la SPL SAGES pour l'exercice 2023, ci-annexé.

Il est pris acte du rapport.

- **Délibération n°15 Compétences obligatoires - SPL SAGES - Autorisation donnée au représentant du SMMAG à l'AGE de voter en faveur de l'augmentation de capital**

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à l'autorisation donnée au représentant du SMMAG à l'Assemblée générale extraordinaire de voter en faveur de l'augmentation du capital de la SAGES comme cela vient d'être esquissé. La société SAGES a enclenché une opération d'augmentation de son capital. Je vous rappelle que c'est la métropole qui est l'actionnaire majoritaire et qu'aujourd'hui le SMMAG détient 5 % du capital de cette société avec 75 actions pour un capital numéraire de 12 000 euros. Pour un certain nombre de raisons, la société a besoin d'augmentation de capital parce que son autonomie financière se dégrade et sa capacité à emprunter est ainsi affectée. Il est donc proposé qu'il y ait un million d'euros d'augmentation de capital qui soit opérée. Celle-ci sera portée et assurée par la métropole de Grenoble et la ville de Grenoble qui sont des actionnaires importants.

En conséquence, sans augmenter notre contribution financière, nous sommes dilués dans le capital de cette société puisque nous n'avons pas souhaité participer à la hausse de capital. Cela nous fera passer à 2,12 % du capital détenu pour toujours 75 actions. Nous ne serions plus administrateur plein et entier de la société au regard de notre représentativité. Néanmoins, comme tous ses actionnaires plus petits, nous aurions un censeur qui nous permettrait d'assister aux séances et de nous exprimer sans avoir le droit de vote. Il vous est proposé d'approuver ce principe d'augmentation de capital en en donnant mandat à notre représentant et, ainsi, de reconfigurer la place du SMMAG au sein de cette structure au regard des éléments financiers que j'ai donnés. Voilà, ce que je peux vous dire. Y a-t-il des prises de parole ? Je n'en vois pas. Je vais mettre aux voix.

Laurent THOVISTE : Pardon, pardon.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Pardon, Monsieur Thoviste ?

Laurent THOVISTE : Je vais m'abstenir sur cette délibération en attendant le débat métropolitain puisqu'on a déjà eu des présentations en commission sur l'origine de cette augmentation de capital, j'avoue. Cependant, je ne veux pas importer le débat métropolitain ici. J'avoue ne pas avoir compris encore ou ne pas partager forcément tous les éléments de cette augmentation. On s'exprimera là-dessus à la Métropole. En attendant, je m'abstiens.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci de noter que c'est un sujet métropolitain porté par la Métropole et que cela n'a pas d'incidence directe pour le SMMAG. En tout cas, nous ne contribuerons pas à cette augmentation de capital sur le plan financier. Pour le vote, je précise que Monsieur Spindler, Monsieur Bejjaji, Madame Belair et Madame Rabih sont en déport au regard de leur position d'administrateurs de ladite société. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? Deux. Le reste étant pour, c'est adopté.

Exposé des motifs

La SAGES est une société publique locale (SPL) ayant pour objet social la réalisation d'opérations d'aménagement sur le territoire métropolitain.

La Métropole est actionnaire majoritaire avec 58,33% du capital. Le président du conseil d'administration est Philippe CARDIN.

Composition de l'actionariat de la SPL

Actionnaires	Capital détenu	Nombre d'actions	Capital en euros
Grenoble Alpes Métropole	58,33%	875	140 000
Ville de Grenoble	25%	375	60 000
Ville d'Echirolles	5%	75	12 000
Ville d'Eybens	5%	75	12 000
SMMAG	5%	75	12 000
Ville de Meylan	0,33%	5	800
Ville de Pont de Claix	0,33%	5	800
Gières	0,33%	5	800
Saint Egrève	0,33%	5	800
Seyssinet Pariset	0,33%	5	800
TOTAL	100,00%	1 500	240 000 €

Les concessions actuellement confiées à la SPL sont les suivantes :

Contrat de concession	Collectivité	Coût de l'opération d'aménagement	Participation financière de la Collectivité
Opération Allibert Echéance : 2032	GAM	47 147 882€ HT	11 378 108€ HT <i>Soit 24,13% du coût total</i>
ZAC Flaubert Echéance : 2037	VDG	68 336 946€ HT	38 744 796€ HT <i>Soit 56,69% du coût total</i>
Cadran Solaire Echéance : 2027	GAM	13 623 855€ HT	6 620 106€ HT <i>soit 48,59% du coût total</i>
ZAC des Tuileries Echéance : 2034	GAM	17 606 642€ HT	4 626 872€ HT <i>Soit 26,27% du coût total</i>

Ces opérations en concession impliquent le financement d'investissements conséquents qui peuvent être réalisés par la mobilisation d'emprunts obtenus auprès d'organismes prêteurs et/ou, en partie, sur des fonds propres. La situation actuelle de la société est la suivante :

- Des résultats négatifs cumulés s'élevant à 939K€ entre 2020 et 2022 ;
- Un niveau de capitaux propres qui diminue de 717K€ soit -52% sur cette même période ;
- Un résultat positif s'élevant à 96K€ pour l'année 2023 ;
- Soit un niveau de capitaux propres au 31.12.2023 de 753K€.

	2020	2021	2022	2023
Capital social ou individuel	240 000 €	240 000 €	240 000 €	240 000 €
Réserve légale	24 000 €	24 000 €	24 000 €	24 000 €
Report à nouveau	1 332 296 €	1 110 408 €	805 743 €	393 271 €
Résultat de l'exercice	- 221 889 €	- 304 666 €	- 412 473 €	96 042 €
Total capitaux propres	1 374 407 €	1 069 742 €	657 270 €	753 313 €

Les capitaux propres qui représentent 4,4 % du bilan en 2023 contre 23,3% en 2020 montrent une autonomie financière qui se dégrade fortement et de façon continue depuis plusieurs exercices, ce qui fragilise la capacité d'emprunt de la société.

Par ailleurs, la société a changé de directeur général 4 fois depuis 2019 et connaît une rotation importante de son personnel (chargés d'opérations). De plus, la rémunération de la SPL sur les concessions en 2022 est aux alentours de 6%, alors que la moyenne au niveau national est entre 9% et 11%.

La nouvelle direction de la SPL (depuis le 01/06/2023) a donc restructuré son organisation et réalisé plusieurs recrutements afin de stabiliser le fonctionnement de la société et de mener à bien, notamment, les contrats confiés par la Métropole. Par ailleurs, les rémunérations des prochaines concessions confiées à la SPL seront alignées sur la moyenne nationale.

La demande de la SPL SAGES est d'augmenter le capital social du montant des déficits cumulés 2020-2022, soit environ 1 M€, afin de rassurer les établissements financiers prêteurs.

La recapitalisation proposée aujourd'hui s'inscrit dans une trajectoire de consolidation et de développement des opérations d'aménagement portées par la SAGES.

La Métropole souhaitant confier d'autres opérations à la SPL, celle-ci aurait besoin de recourir à l'emprunt pour le portage de ces opérations d'aménagement métropolitaines.

L'objectif de cette recapitalisation est de :

- Mettre en place les conditions favorables à la conclusion de nouveaux contrats ;
- Garantir un niveau de capitaux propres lui permettant d'emprunter dans les meilleures conditions
- Auprès d'établissements de crédits ;
- Financer le besoin en trésorerie de court terme.

En conséquence Grenoble Alpes métropole et la Ville de Grenoble vont contribuer à la recapitalisation de la société via la création de nouvelles actions.

La ville de Grenoble ayant indiqué sa volonté de ne pas être diluée, l'évolution du capital sera la suivante :

Actionnaires	Capital détenu	Nombre d'actions	Capital en euros
Grenoble Alpes Métropole	64,21%	2275	364 000
Ville de Grenoble	28,73%	1018	162 880
Ville d'Echirolles	2,12%	75	12 000
Ville d'Eybens	2,12%	75	12 000
SMMAG	2,12%	75	12 000
Ville de Meylan	0,14%	5	800
Ville de Pont de Claix	0,14%	5	800
Gières	0,14%	5	800
Saint Egrève	0,14%	5	800
Seyssinet Pariset	0,14%	5	800
TOTAL	100,00%	3 543	566 880 €

Après la recapitalisation la SPL SAGES disposerait d'un capital social de 566 880€ et les capitaux propres de la société atteindraient 1,5M€ (sur la base des comptes 2023).

Gouvernance

À l'issue de la recapitalisation la gouvernance de la SPL évoluerait comme suit :

Actionnaires	Situation actuelle	Proposition après augmentation du capital
	14 administrateurs	14 administrateurs
GAM	7	9
VDG	3	4
Eybens	1	1
SMMAG	1	
Echirolles	1	
Assemblée spéciale	1	
Censeur(s)	7	10

Le SMMAG ainsi que les communes d'Eybens et d'Echirolles passent dans l'Assemblée spéciale.

Les 10 actionnaires ne disposant pas de représentant au conseil d'administration obtiendraient un siège de censeur.

Il est donc proposé au Conseil d'une part, d'approuver l'augmentation de capital de la SPL SAGES, et d'autoriser son représentant à l'AGE de la SPL SAGES à voter en faveur de cette augmentation de capital et de la modification des statuts qui en découle.

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 05 décembre 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve l'augmentation de capital de la SPL SAGES,
- Autorise le représentant du SMMAG à l'AGE à voter en faveur de l'augmentation de capital et à approuver la modification des statuts qui en découle ;

18 voix pour- 4 départs (Margot BELAIR, Pierre BEJAJI, Laetitia RABIH, Bertrand SPINDLER) – 2 abstentions (Dominique ESCARON, Laurent THOVISTE)

Grenoble-Alpes Métropole : 8 voix pour – 4 départs (Margot BELAIR, Pierre BEJAJI, Laetitia RABIH, Bertrand SPINDLER) – 2 abstentions (Dominique ESCARON, Laurent THOVISTE)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

Département de l'Isère : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.

Partenariats - Adhésions – Subventions

- **Délibération n°16 Mobilités urbaines - Association Standard 216 - Attribution d'une subvention de fonctionnement pour l'année 2024.**

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à l'attribution d'une subvention de fonctionnement pour l'année 2024 à l'association Standard 2016. Une association bien connue qui préserve et restaure des véhicules de transport en commun du territoire, à la fois de l'agglomération grenobloise et du département de l'Isère. C'est une association dont les locaux sont situés à Pont-de-

Claix et c'est aussi un musée. Le lieu ouvert au public de visite s'appelle Histo Bus. Pour être plus précis, nous versons une subvention à l'association qui porte et gère le musée ouvert au public qui s'appelle Histo Bus Dauphinois. Vous connaissez la vocation de cette association. Elle met en valeur, entretient, restaure et ouvre au public ce beau patrimoine de notre territoire. Je rappelle que nous versons depuis 2012 une subvention annuelle de 12 000 euros. Celle-ci n'a jamais évolué. Toutefois, comme pour tous les sujets, il y a un certain nombre de hausses de coûts à prendre en compte, notamment sur les coûts de restauration des véhicules. Cela se fait indépendamment des coûts de conjoncture comme pour tout le monde en ce qui concerne les fluides et les frais de fonctionnement. Cette association a été créée il y a maintenant un peu plus de 35 ans. Elle dispose de 39 véhicules, 13 ont été totalement restaurés, trois sont en cours de chantier. Elle est constituée exclusivement de bénévoles qui ont réalisé plus de cinq 5 000 heures de travaux de restauration sur l'année. Elle est ouverte au public et accueille notamment des publics scolaires. Elle dispose d'une moyenne de visiteurs annuelle de plus de 2 000 personnes.

Par ailleurs, elle participe à l'ensemble des opérations patrimoniales et d'ouverture au public dans le territoire, notamment la Nuit européenne des musées, Musées en fête en Isère et les Journées du patrimoine, tout en conduisant aussi des conférences historiques tout au long de l'année. Il vous est proposé d'augmenter légèrement la participation de subvention à hauteur de 12 800 euros à compter de cette année. C'est l'objet de la présente délibération. Je remercie aussi l'association qui nous a fourni un certain nombre d'éléments de bilan de son action pour éclairer nos décisions. Y a-t-il des oppositions ? Y a-t-il des abstentions ? C'est adopté à l'unanimité.

Exposé des motifs

L'association « Standard 216 » préserve et restaure des véhicules de transports en commun ayant circulé dans l'agglomération grenobloise et le département de l'Isère.

L'association est située aux 2 et 4 rue Charles de Gaulles à Pont de Claix, sur un terrain mis à sa disposition par Grenoble-Alpes Métropole. Les biens occupés par l'association ainsi que par l'amicale des retraités de la SPL M TAG sont constitués d'un grand bâtiment à usage d'ateliers et d'entrepôts, d'un bâtiment annexe, d'aires de circulation ainsi que d'un terrain nu, l'ensemble étant destiné à l'exercice de leurs activités respectives dans des locaux adaptés.

Outre la rénovation de véhicules (11 à fin 2022), l'association développe au fil de l'année des actions « intra muros » : 667 visiteurs lors des Journées Européennes du Patrimoine des 16 et 17 septembre 2023, 556 visiteurs lors des journées culturelles Nuit Européenne des Musées et Musées en fête en Isère en Mai. L'association accueille par ailleurs, toute l'année, les visiteurs (604 visiteurs). Au total au cours de l'année 2023, 1827 personnes ont pu découvrir ce musée.

L'entrée au musée est gratuite afin de permettre aux familles et personnes à faibles ressources ou en recherche d'emploi de pouvoir accéder à cet espace culturel. L'association fonctionne sur la base des cotisations des adhérents, de dons de Fondations et de subventions de la part de collectivités territoriales (Département, Commune). Le SMMAG, au regard de la vocation première de l'association, contribue également à son fonctionnement par le versement, chaque année, d'une subvention. Depuis 2012, le montant de la subvention allouée n'a pas évolué et s'élève à 12 000 €.

Le compte de résultat 2023 fait apparaître un coût de restauration des véhicules en augmentation de 94 % par rapport à 2022 en raison notamment de dépenses liées à l'achat et changement du moteur de l'autocar APH-2/50. L'exercice comptable présente un résultat négatif de 241,59 €.

Sur la base d'un budget prévisionnel 2024 à hauteur de 27 880 €, il est proposé de porter la participation du SMMAG pour l'année 2024 à hauteur de 12 800 € (soit + 6,70 %) pour tenir compte de la forte augmentation du coût de l'électricité (+ 20,30 %) et des assurances (8,20

%) dans les coûts de fonctionnement de la structure et d'une participation du Département de l'Isère ramenée à 1 900 € à 1 500 € pour l'année 2024.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 05 décembre 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide d'attribuer une subvention aux frais de fonctionnement, pour l'année 2024, à l'association Standard 216 ;
- Fixe le montant de cette subvention à 12 800 €.

18 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 14 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Relations avec les usagers et opérateurs de mobilité

- Délibération n°17 Mobilités urbaines - Avenant 10 à la convention relative à des accords tarifaires avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à un avenant numéro 10 à la convention relative aux accords tarifaires avec la région Auvergne-Rhône-Alpes. La parole est à la vice-présidente, Laëtitia Rabih.

Laëtitia RABIH: Par la convention de mars 1999, des accords avaient été définis avec la région Rhône-Alpes pour l'acceptation des titres de transports urbains sur le réseau ferroviaire TER à l'intérieur du territoire métropolitain. Il y avait ainsi une mise en place de ce dispositif avec un manque à gagner qui était entraîné pour la Région. Un système de compensation avait été mis au point et contractualisé dans une convention. Cet accord a fait régulièrement l'objet d'évolutions et la compensation due pour l'année 2024 s'élève à 244 888 euros TTC. Cette compensation concerne les huit gares qui sont situées sur le territoire métropolitain. Ce sont des accords en vigueur, mais qui prennent fin en cette fin d'année au 31/12/2024. Il est proposé de proroger, selon les mêmes modalités, le dispositif existant pour une période encore renouvelée d'un an, jusqu'au 31/12/2025, et de fixer la compensation 2025 à 252 750 euros avec, donc, une augmentation de 7 862 € par rapport à 2024. Cette augmentation tient compte de l'évolution annuelle des tarifs SNCF au 1^{er} janvier 2025 à hauteur de 1,80 % sur les abonnements et les voyages simples. Pour l'année 2026, une réflexion sur l'évolution du dispositif est actuellement en cours.

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

Exposé des motifs

Par convention du 23 mars 1999, des accords tarifaires ont été définis avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes permettant l'acceptation des titres de transports urbains sur le réseau ferroviaire TER à l'intérieur du territoire métropolitain.

La mise en place de ce dispositif entraînant un manque à gagner pour la Région, un système de compensation a été mis au point et contractualisé dans une convention.

Cette convention entre autorités organisatrices a été complétée par une convention en date du 2 juin 1999 entre les exploitants de chacun de ces réseaux (MTAG et SNCF), fixant les modalités de mise en œuvre de cet accord tarifaire.

Cet accord fait régulièrement l'objet d'évolutions. Au-delà des avenants portant prolongation des accords d'une année sur l'autre, l'accord a été étendu en 2014 aux gares de Vif, Saint-Georges-de-Commier et Jarrie-Vizille. En 2016 ce sont les modalités compensatoires qui ont été revues pour se rapprocher au plus près de la fréquentation des lignes TER. (le nombre de montées, l'origine/destination, le titre de transport utilisé, la fréquence d'usage...).

Sur cette base, la compensation due pour l'année 2024 s'élève à 244 888 € TTC et concerne donc les 8 gares situées sur le périmètre du territoire métropolitain.

Les accords en vigueur prenant fin au 31/12/2024, il est proposé de proroger, selon les mêmes modalités, le dispositif existant pour une nouvelle période d'un an, soit jusqu'au 31/12/2025 et de fixer la compensation pour l'année 2025 à 252 750 € (+ 7862 € par rapport à 2024), laquelle tient compte de l'évolution annuelle des tarifs SNCF intervenant au 1^{er} janvier 2025 à hauteur de 1,80 % sur les abonnements et les voyages simples.

Les parties conviennent de poursuivre, dès le 1^{er} trimestre 2025, la réflexion sur l'évolution du dispositif au 1^{er} janvier 2026.

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 1^{er} mars 1999 définissant les accords tarifaires avec la Région Auvergne Rhône-Alpes ;
Vu la délibération du 26 février 2001 relative à l'avenant n° 1 modifiant la compensation financière du SMTC ;
Vu la délibération du 12 juillet 2004 portant par avenant n° 2 extension de l'intégration tarifaire à la gare d'Echirolles ;
Vu la délibération du 18 juin 2015 portant par avenant n° 3 extension de l'intégration tarifaire aux gares de Jarrie/Vizille, Saint-Georges-de-Commiers et Vif ;
Vu la délibération du 6 juillet 2017 portant par avenant n° 4 reconduction des accords au 31 décembre 2018 et modification des modalités de compensation ;
Vu la délibération du 4 octobre 2018 portant par avenant n° 5 reconduction des accords au 31 décembre 2020 ;
Vu la délibération du 12 novembre 2020 portant par avenant n° 6 reconduction des accords au 31 décembre 2021 ;
Vu la délibération du 16 décembre 2021 portant par avenant n° 7 reconduction des accords au 31 décembre 2022 ;
Vu la délibération d 15 décembre 2022 portant par avenant n° 8 reconduction des accords au 31/12/2023 ;
Vu la délibération du 7 décembre 2023 portant par avenant n° 9 reconduction des accords au 31/12/2024 ;

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 05 décembre 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Accepte de prolonger pour une période d'un an, soit du 1er janvier 2025 au 31 décembre 2025, les accords entre le SMMAG et la Région Auvergne Rhône-Alpes autorisant l'usage des trains TER à l'intérieur du territoire métropolitain avec un titre M RESO,
- Décide de fixer la compensation financière due par le SMMAG au titre de l'accord tarifaire en vigueur avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes à un montant de 252 750 € TTC pour l'année 2025,
- Autorise le Président à signer l'avenant n° 10 correspondant aux dites décisions, ainsi que tout document s'y rapportant,
- Autorise M TAG à mettre en œuvre, en lien avec la SNCF, cette compensation,
- Autorise le Président du SMMAG à œuvrer avec le Président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes pour l'élargissement de cet accord tarifaire au nouveau ressort territorial du SMMAG.

17 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 14 voix pour

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

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Relations avec les usagers et opérateurs de mobilité

- **Délibération n°18 Mobilités partagées, actives et intermodalités - Avenant n°2 au marché de quasi-régie n° 2023-64 avec la SPL M TAG pour le dispositif d'accompagnement des habitants touchés par la mise en place de la Zone à Faibles Emissions pour les voitures particulières et les deux-roues à moteur dans la métropole grenobloise - Autorisation donnée au Président à signer l'avenant**

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à un avenant numéro deux au marché de quasi-régie avec la SPL M TAG sur le dispositif d'accompagnement des habitants touchés par la mise en place de la zone à faible émission. Depuis mai 2023, nous avons mis en place un accompagnement des habitants concernés dans les 13 communes du territoire de la métropole. Cet accompagnement repose à la fois sur du conseil en mobilité ainsi que sur des aides financières sous condition de ressources pour accompagner le changement de mobilité via une carte prépayée. Pour ce faire, nous avons un marché avec la SPL M TAG. Je précise qu'il y a eu 1 000 entretiens qui ont été réalisés par les conseillers de la société auprès d'habitants du territoire. Nous avons octroyé à ce jour une cinquantaine d'aides financières au changement de mobilité. Il y a 60 000 véhicules qui sont concernés par cette réglementation ZFE-m. Les chiffres démontrent que les entretiens avec les aides financières sont bien au-delà des estimations qui avaient pu être faites en 2023.

En accord avec la SPL M TAG, la Métropole de Grenoble et le SMMAG, il est nécessaire de revoir certaines conditions de ce contrat de quasi-régie avec l'avenant qui comporte des modifications, notamment du cahier des clauses techniques particulières. Cet avenant va intégrer aux contrats des permanences hebdomadaires, la refonte d'un certain nombre de principes et des interventions de terrain au plus près des populations intégrées. Il intégrera aussi une moins-value aux contrats conformément au nombre de personnes dans le dispositif qui sera réajusté. L'enjeu n'est pas de faire moins ou de faire des économies. C'est juste un avenant technique d'ajustement. L'enjeu, c'est aussi de retravailler le dispositif pour le rendre peut-être plus efficace et plus pertinent. Nous présenterons également une prochaine délibération pour accompagner au plus près les publics concernés et accentuer nos efforts sur un certain nombre d'entre eux. Nous avons travaillé un dispositif en lien avec la métropole (FIN TOJOSOA) et la société de transport pour agir en ce sens, donc c'est une première délibération qui fera suite à une seconde lors de notre prochain comité syndical.

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

Exposé des motifs

Par délibération du 11 mai 2023, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Agglomération Grenobloise a approuvé la mise en place d'un accompagnement des habitants de la Métropole de Grenoble propriétaire de véhicules concernés par la Zone à Faibles Emissions (ZFE) présente sur 13 communes. Cet accompagnement repose notamment sur du conseil en mobilité personnalisé ainsi qu'une aide financière pour accompagner au changement de mobilité via une carte bancaire prépayée.

Le Comité Syndical du SMMAG a autorisé le Président à signer un contrat de quasi-régie n° 2023-64 avec la SPL M TAG pour assurer l'accompagnement complet de la population concernée par la ZFE. Ce contrat est passé dans le cadre d'un groupement de commandes Grenoble-Alpes Métropole / Syndicat Mixte des Mobilités de l'Agglomération Grenobloise, le SMMAG étant le coordonnateur du marché.

Les premiers entretiens ZFE avec les propriétaires de véhicules concernés ont débuté en septembre 2023. Depuis, environ 1 000 entretiens ont été réalisés par les conseillers de la SPL M TAG. La Métropole de Grenoble a octroyé plus de 600 aides financières au renouvellement de véhicules et le SMMAG une cinquantaine d'aides financières au changement de mobilité.

Malgré tout, environ 60 000 véhicules sont concernés par la ZFE et les chiffres observés de recours aux entretiens ainsi qu'aux aides financières sont bien en-deçà des estimations réalisées début 2023. Ces estimations ont conditionné les contrats et leurs financements, dont celui avec la SPL M TAG.

D'un commun accord avec la SPL M TAG, la Métropole de Grenoble et le SMMAG, il est apparu nécessaire de revoir certaines conditions du contrat de quasi régie, au travers d'un avenant, essentiellement sur les aspects financiers.

Il est proposé que cet avenant prévoit la modification de certaines pièces du marché :

- Le Cahier des Clauses Techniques Particulières (CCTP) avec l'intégration au contrat de permanences hebdomadaires permettant de recevoir les personnes qui sont en difficulté pour, par exemple, acheter leur certificat Crit'Air, compléter leur dossier d'aide financière au renouvellement de véhicules, aider à l'activation de la carte bancaire prépayée, prendre un rendez-vous... La refonte des principes des interventions sur le terrain au plus près de la population est aussi intégrée. Il convient également de modifier l'annexe traitant des données à caractère personnel.
- La Décomposition du Prix Global et Forfaitaire (DPGF) et le Bordereau des Prix Unitaires (BPU), pour intégrer une moins-value au contrat conformément aux nombres de personnes dans le dispositif d'accompagnement et une prévision réajustée.
- L'Acte d'Engagement (AE) qui fait la synthèse des coûts annuels du contrat.

Cet avenant permet de réduire le cout global du marché de 627 174 € HT, dont 75 599 € pour la Métropole de Grenoble et 551 525 € pour le SMMAG.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
Vu la délibération du Comité syndical réuni en séance le 11 mai 2023,
Vu la délibération du Comité syndical réuni en séance le 06 juin 2024,

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 05 décembre 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve l'avenant n°2 au marché de quasi-régie n° 2023-64 annexé à la présente délibération,
- Autorise le Président à signer l'avenant n°2 au marché de quasi-régie n° 2023-64.

16,25 voix pour - 6 déports (Margot BELAIR, Pierre BEJAJI, Dominique ESCARON, Simon FARLEY, Laëtitia RABIH, Laurent THOVISTE) - 1 déport (Henri BAILE) - 1 déport (Bruno CATTIN) – 1 déport (Anne GERIN)

Grenoble-Alpes Métropole : 6,25 voix pour - 6 déports (Margot BELAIR, Pierre BEJAJI, Dominique ESCARON, Simon FARLEY, Laëtitia RABIH, Laurent THOVISTE)

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

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 2 voix pour - 1 déport (Bruno CATTIN)

Département de l'Isère : 5 voix pour – 1 déport (Anne GERIN)

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Délégation de service public

- Délibération n°19 Mobilités Urbaines - Avenant N°1 au contrat d'OSP conclu avec la SPL MTAG pour l'exploitation de M Réso

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à l'avenant numéro un au contrat d'obligation de services publics conclu avec la société M TAG pour l'exploitation du service M-Réseau. Donc là encore, nous avons depuis le 4 juillet dernier un contrat avec la SPL M TAG pour exécuter ces obligations de services publics. Sur l'exploitation de notre service de transport en commun à l'échelle du territoire du SMMAG entre septembre 2024 et août 2030, je le rappelle, il est nécessaire d'ajuster en avenant à ce contrat pour prendre en compte l'exploitation des lignes C11, C12 et C13 qui sont déléguées au SMMAG jusqu'au 1er janvier de cette année, et qui seront ensuite transférées, et qui ont eu lieu ultérieurement à l'attribution du contrat, d'où cet ajustement nécessaire pour prendre en compte notamment les recettes voyageurs.

Il est aussi utile d'intégrer la mission complémentaire de l'opérateur pour assurer auprès des services de l'État la sécurité des tramways et l'insertion urbaine, avec des actions de sensibilisation et de formation à la conduite du tramway. Il faut aussi prendre en compte des dépenses nouvelles relatives à l'intégration du pôle d'échange multimodal du prêt de l'eau. Notamment des questions aussi de consommation d'énergie des bornes électriques dans nos P+R, dans nos parkings relais, à prendre en compte dans cet avenant, puis des frais de changement d'identité visuelle des lignes pour les véhicules affrétés avec le nouveau réseau. Donc, la mise à jour de tout cela est nécessaire, et notamment aussi sur le plan pluriannuel d'investissement de la SPL, de l'intégration d'opérations non réalisées comme chaque année. La qualité doit être aussi liée à l'actualisation du suivi des critères sur le service pour prendre en compte ces évolutions de périmètre liées notamment à l'intégration de certaines lignes Chrono et Proximo. Voilà, en synthèse, les éléments de cet avenant au contrat qui vous est récapitulé dans le tableau d'ajustement financier présent dans la délibération.

Y a-t-il des observations ? Je propose de mettre aux voix. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? Non ?

Monsieur le Président Sylvain Laval: Pardon Monsieur. Oui, je précise que l'ensemble des administrateurs sont en déport sur le vote. Monsieur Bejjaji, vous avez demandé la parole ?

Donc abstention, pardon. Pour ceux qui ont le droit de vote. Monsieur CHOLAT, deux abstentions. D'autres abstentions ? Non ? Donc, l'ensemble des administrateurs sont en déport comme sur d'ailleurs la délibération précédente. Pardon. Deux contre. Donc, Monsieur CHOLAT et Monsieur ROSA, je suppose. Très bien, c'est noté. Les autres étant pour, la délibération est donc adoptée.

Exposé des motifs

Le SMMAG a confié à la SPL M TAG, par délibération n°8 en date du 4 juillet 2024, l'exécution du contrat d'obligations de service public pour l'exploitation des lignes de transport en commun sur le territoire du SMMAG, du 1^{er} septembre 2024 au 31 août 2030.

Il apparaît nécessaire de prendre en compte, selon les modalités précisées dans l'avenant au contrat, des évolutions portant sur les éléments suivants, :

- La prise en compte du suivi d'exploitation des lignes C11, C12 et C13 déléguées au SMMAG par la Région Auvergne-Rhône-Alpes ultérieurement à l'attribution du contrat à la SPL MTAG par le SMMAG afin de prendre en compte les recettes voyageurs de ces lignes dans l'objectif de recettes pour l'année 2024 ;
- L'intégration de la mission complémentaire de l'Opérateur d'assurer auprès des services de l'état Acteurs de la sécurité tramway et de l'insertion urbaine du tramway (STRMTG, CEREMA, BEATT, EPSF...) une action de sensibilisation et de formation à la conduite du tramway ;
- La prise en compte dans les dépenses de fonctionnement

- des dépenses nouvelles relatives à l'intégration du Pole Echange Multimodal Pré de l'Eau, portant sur les coûts de maintenance.
- des consommations d'énergie des bornes électriques de rechargement sur les P+R, mises à charges de l'Opérateur .
- des frais de changement de l'identité visuelle des lignes pour les véhicules des affrétés

- La mise à jour des annexes :

- sur le plan pluriannuel d'investissement afin de prendre en compte la déclinaison des typologies de projets convenues dans le contrat, l'intégration des opérations non réalisées dans le cadre du contrat d'OSP précédent et maintenues dans le contrat en cours, les changements d'identité visuelle pour les lignes mises à dispositions à la SPL ;
- sur la qualité avec l'actualisation du suivi des critères de qualité de service listés en annexe afin de prendre en compte les évolutions de périmètres liées à l'intégration de certaines lignes Chrono et Proximo ;

Ces évolutions entraînent une modification du montant du forfait de charges.

L'annexe 12 – Compte d'exploitation, est modifiée pour l'année 2024 afin de tenir compte des opérations ci-avant décrites :

En K€ 2023	2024 sept à déc	2025
Forfait de charge OSP	51 748 322	154 374 933
PEM Pré de l'Eau (maintenance)		28 044
Identité visuelle véhicules affrétés		100 000
Forfait de charge avenant 1 (CEP)	51 748 322	154 502 977
Consommation bornes électriques		19 700

L'article 37.2.2. relatif au forfait de charges est remplacé par le tableau suivant :

En K€ 2023	Forfait de charges	Forfait Fiscal	Forfait sur consommation bornes de rechargement à
OSP 2024 (sept à déc)	51 748 323	649 999	0
OSP 2024	146 835 129	1 949 996	0
OSP 2025	154 502 977	1 949 996	19 700
OSP 2026	153 479 779	1 949 996	19 700
OSP 2027	152 595 255	1 949 996	19 700
OSP 2028	150 681 126	1 949 996	19 700
OSP 2029	150 083 210	1 949 996	19 700
OSP 2030	149 406 783	1 949 996	19 700
OSP2030 (janv à Aout)	98 181 069	1 299 997	13 133

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 statuts de la SPL M TAG,

Vu la délibération du Comité syndical du 7 juillet 2024 portant sur l'attribution du contrat d'obligation de service public pour l'exploitation du réseau de transport en commun sur le territoire du SMMAG,

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 05 décembre 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve l'avenant 1 au contrat d'obligations de service public tel que présenté ci-dessus et annexé à la présente délibération,
- Autorise le Président à signer l'avenant 1 au contrat d'obligation de service public.

9 voix pour - 2 contre (Florent CHOLAT, Alban ROSA) – 6 déports (Margot BELAIR, Pierre BEJAJI, Dominique ESCARON, Simon FARLEY, Laëtitia RABIH, Laurent THOVISTE) – 1 déport (Henri BAILE)

Grenoble-Alpes Métropole : 6 voix pour - 2 contre (Florent CHOLAT, Alban ROSA) – 6 déports (Margot BELAIR, Pierre BEJAJI, Dominique ESCARON, Simon FARLEY, Laëtitia RABIH, Laurent THOVISTE)

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

Conclusions adoptées.

Logistique urbaine

- **Délibération n°20 Mobilités urbaines – Autorisation de signature d’avenant au contrat de mise en œuvre d’une aide à la livraison entre le SMMAG, SOFUB et les Opérateurs de livraison en modes actifs relatif au programme ColisActiv’**

Monsieur le Président Sylvain Laval: nous en venons à la signature d'un avenant au contrat de mise en œuvre d'une aide à la livraison entre le SMMAG, SOFUB et les opérateurs de livraison en mode actif relatif au programme ColisActiv'. Il s'agit donc de logistique urbaine et particulièrement de cyclo-logistique, puisque je rappelle qu'en avril 2024, nous avons approuvé une convention de participation à ce programme national, que nous avons signé un contrat d'aide à la livraison entre le SMMAG, SOFUB et les opérateurs de livraison à vélo. Donc, il s'agit d'un dispositif qui est en place sur une partie du territoire de la métropole. Le financement de ces primes a été fait par le biais du dispositif des certificats d'économie d'énergie et il arrive à échéance le 31 décembre de cette année.

Donc, la totalité des primes seront à présent versées par le SMMAG à compter du 1er janvier 2025 pour poursuivre ce dispositif qui est piloté par la société SOFUB qui vous propose de ratifier cette modification dans la présente délibération. Y a-t-il des observations ? Je n'en vois pas. Je propose de mettre aux voix en précisant le déport de Margot Belair. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? C'est donc adopté.

Exposé des motifs

Par délibération du 11 avril 2024, le comité syndical du SMMAG a approuvé la convention de participation au programme ColisActiv' et d'aide au développement de la cyclologistique et autorisé le président à signer les contrats de mise en œuvre d'une aide à la livraison entre le SMMAG, SOFUB et les Opérateurs de livraison en modes actifs.

Le financement des primes par le biais du dispositif des Certificats d'Économie d'Énergie prenant fin au 31/12/2024 sur le territoire de l'aire grenobloise, la totalité des primes seront versées par le SMMAG à compter du 01/01/2025. Les modalités de versement, dans le cas où un Donneur d'ordre confie plus de 200 points par mois à un Opérateur, sont ainsi amenées à évoluer. En effet, la prime ne pourra plus être partagée entre l'Opérateur et le Donneur d'Ordre mais l'Opérateur s'engage à intégrer une remise commerciale d'au moins 50% du montant de la prime. L'évolution implique également une modification du taux de TVA.

La société SOFUB, pilote du programme ColisActiv', propose ainsi une modification de l'article 4 - Modalités de versement et révision de la Prime du contrat de mise en œuvre d'une aide à la livraison (annexé à la convention de participation au programme ColisActiv' et d'aide au développement de la cyclologistique).

Ainsi il est proposé de remplacer :

« Dans le cas où, pour des livraisons éligibles aux primes du Programme, le Donneur d'ordre a transmis sur la Plateforme les Données requises et qu'elles permettraient de conclure à un report modal du thermique vers l'actif, l'Opérateur édite sa facture pour chaque Donneur d'ordre en déduisant, sauf accord écrit par mail de SOFUB, au moins 50% du montant de la prime, en appliquant un taux de TVA à 0%, en précisant le nombre de points opérés en modes actifs et en mentionnant :

« Prime au titre du programme CEE Colisactiv' de [montant de la Prime] euros pour [nombre de livraison] livraisons actives effectuées pendant le mois de [mois des livraisons]. »

Par :

« Dans le cas où le Donneur d'ordre confie plus de 200 points par mois à l'Opérateur et a transmis sur la Plateforme les Données requises et qu'elles permettraient de conclure à un report modal du thermique vers l'actif, l'Opérateur édite sa facture pour chaque Donneur d'ordre en intégrant une remise commerciale, sauf accord écrit par mail de SOFUB, au moins 50% du montant de la prime, en appliquant un taux de TVA à 20%, en précisant le nombre de points opérés en modes actifs et en mentionnant :

« *Remise commerciale au titre du programme Colisactiv' de [montant de la Prime] euros pour [nombre de livraison] livraisons actives effectuées pendant le mois de [mois des livraisons].*

Dans le cas où le Donneur d'ordre confie moins de 200 points à livrer par mois à l'Opérateur, l'Opérateur édite sa facture pour chaque Donneur d'ordre sans mention particulière. »

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.1231-1-1 du Code des transports ;
Vu la convention du Programme ColisActiv' signée entre l'Etat, l'ADEME, la Fédération française des Usagers de la Bicyclette et la société SONERGIA ;
Vu l'arrêté du 8 juillet 2024 portant modification de programmes dans le cadre du dispositif des certificats d'énergie ;
Vu la délibération du SMMAG du 11 avril 2024 validant sa participation au programme ColisActiv' et son soutien financier aux entreprises de livraison du dernier kilomètre en modes actifs ;

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 05 décembre 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- approuve les termes de l'avenant du contrat de mise en œuvre d'une aide à la livraison ;
- autorise le Président à signer les avenants du contrat de mise en œuvre d'une aide à la livraison entre le SMMAG, SOFUB et les Opérateurs de livraison en modes actifs.

17 voix pour – 1 déport (Margot BELAIR)

Grenoble-Alpes Métropole : 13 voix pour – 1 déport (Margot BELAIR)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Politique ferroviaire

- **Délibération n°21 Compétences obligatoires - Convention de financement des études préliminaires pour la création de la halte ferroviaire de Domène**

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à une convention de financement des études préliminaires pour la création de la halte ferroviaire de Domène. La parole est à la Vice-présidente Coralie BOURDELAIN.

Coralie BOURDELAIN: Merci. Concernant la halte de Domène dont on a déjà parlé plusieurs fois, et suite au fait qu'il y ait des études complémentaires à mener, puisque l'endroit initial où devait se faire

la halte ne peut plus se faire pour des raisons techniques, pour poursuivre le projet, des études préliminaires sont nécessaires. Pour financer ces études qui sont d'un montant estimé de 450 000 €, l'État prend en charge 50 % et donc le reste à charge sera pris par le SMMAG pour un montant de 225 000 €. La poursuite de ces études d'aménagement est nécessaire pour qu'on puisse avancer sur le dossier dont on a déjà parlé plusieurs fois.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci beaucoup. Effectivement, c'est important. Ça ne paraît pas comme ça, mais c'est important. Y a-t-il des demandes de prise de parole ? Non ? Si ? Monsieur le Président Baile.

Henri BAILE: Je veux simplement dire combien cette étude est importante, à la fois par rapport à des reports modaux facilités dans l'avenir, dès lors que la halte sera opérationnelle, et surtout pour éviter les dérives auxquelles la SNCF nous a habitués sur la gare de Brignoud. Donc, si ça pouvait prévenir ce genre de dérives, ce serait quand même une bonne nouvelle.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Absolument. Nous défendrons cette position. Je vous propose de mettre aux voix cette convention de financement aux études préliminaires. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? C'est donc adopté.

Exposé des motifs

Afin d'améliorer le fonctionnement du système ferroviaire grenoblois, les partenaires locaux ont décidé en 2018 d'engager une étude d'exploitation de l'étoile ferroviaire grenobloise (EFG). L'objectif était de définir un schéma d'offre et un programme d'investissements à court, moyen et long termes et son ordonnancement sur l'ensemble de l'étoile ferroviaire grenoblois.

Les résultats de cette étude EFG ont permis d'identifier des investissements nécessaires à court terme pour l'amélioration de l'axe Rives – Brignoud, avec notamment la création du terminus ferroviaire périurbain de Brignoud, la fluidification de la bifurcation de Veynes et la création d'une halte à Domène.

Le 27 décembre 2023, suite à la promulgation de la loi relative aux Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) le 27 décembre 2023, les partenaires mobilisés en faveur du développement de la desserte de l'étoile ferroviaire grenobloise ont décidé de s'engager dans la constitution d'un dossier de préfiguration pour obtenir le statut de SERM. La démarche SERM débute avec l'obtention du label national SERM en juin 2024 et un objectif de dépôt du dossier de préfiguration auprès de l'État à l'été 2025.

La création de la halte de Domène et d'un pôle d'échanges multimodal associé est l'une des opérations de la 1ère phase de déploiement du projet de SERM améliorant le maillage du territoire et offrant une alternative attractive et performante à l'usage individuel de la voiture pour les déplacements du quotidien.

Fin 2022, le SMMAG et SNCF Gares et Connexion avaient organisé conjointement une concertation préalable réglementaire, au titre des articles L.103-2 du code de l'urbanisme, portant à la fois sur la création de la halte ferroviaire, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares et Connexions et sur l'aménagement du PEM, sous maîtrise d'ouvrage SMMAG. Peu de temps après, SNCF Gares et Connexion a présenté le résultat des études d'avant-projet, qui montraient que l'implantation des quais ferroviaires, telle que prévue dans le projet initial, était techniquement très complexe et entraînait des surcoûts conséquents de réalisation, avec des contraintes très importantes sur l'exploitation des trains et sur les propriétés riveraines. Sur proposition de SNCF Gares et Connexions, les partenaires du projet ont donc décidé, en février 2023, d'étudier la faisabilité d'autres scénarios d'implantations pour la halte ferroviaire, en intégrant des analyses de sols et de fondations détaillées.

Ainsi, le bilan de la concertation préalable, approuvé par le comité syndical du SMMAG le 6 juillet 2023, précisait qu'il était nécessaire d'approfondir les études d'aménagement, « avec notamment des études de sols et de fondations et des études détaillées des principes constructifs par SNCF Gares et Connexions », et indiquait que « les nouvelles données techniques qui résulteront de ces études pourront conduire à des adaptations du projet, par rapport à celui présenté lors de la concertation ».

Les résultats de cette nouvelle étude de faisabilité, présentés par SNCF Gares et Connexions en juin 2024, ont confirmé la nécessité d'adapter le projet, et la faisabilité d'un déplacement de 120m vers l'est du positionnement de la halte par rapport au projet initial.

À ce stade, le coût du projet, dans son nouveau positionnement, est estimé par SNCF Gares et Connexions entre 14,3 M€ et 20 M€ (selon les fonctionnalités qui seront retenues pour la passerelle), et la mise en service envisagée en 2030.

Afin de poursuivre le projet, il est donc proposé de réaliser les études préliminaires nécessaires pour finaliser le programme ou engager les études de maîtrise d'œuvre. Ces études préliminaires comprennent une étude d'insertion de la passerelle et des accès aux quais, des acquisitions géotechniques complémentaires et l'ensemble des études techniques nécessaires pour finaliser la phase d'études préliminaires. Elles représentent un montant évalué à 450 000 €. L'État en prend en charge 50%. Le reste est à la charge du SMMAG, ce qui représente un engagement de 225 000 €.

En parallèle, le SMMAG poursuit les études d'aménagement du pôle d'échanges multimodal autour de ce nouveau positionnement de la halte, en lien étroit avec Grenoble Alpes Métropole et la commune de Domène.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptés par délibération du 11 mars 2021,
Vu le code des transports, et notamment son article L.2111-10-1,
Vu la délibération du comité syndical du SMMAG du 17 décembre 2020 concernant la convention de financement des études d'avant-projet pour la création de la halte ferroviaire de Domène,
Vu la délibération du comité syndical du SMMAG du 24 juin 2021 concernant l'avenant n°1 à la convention de financement des études d'avant-projet pour la création de la halte ferroviaire de Domène,
Vu la délibération du comité syndical du SMMAG du 17 novembre 2022 concernant l'avenant n°2 à la convention de financement des études d'avant-projet pour la création de la halte ferroviaire de Domène,
Vu la délibération du comité syndical du SMMAG du 6 juillet 2023 approuvant le bilan de la concertation préalable,

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 05 décembre 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide de participer financièrement aux études préliminaires de création de la halte de Domène à hauteur de 50%, représentant un montant de 225 000€ ;
- Approuve les termes de la convention de financement relative aux études préliminaires pour la création de la halte ferroviaire de Domène ;
- Autorise le Président à signer cette convention et les documents afférents.

24 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 14 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

Département de l'Isère : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

- **Délibération n°22 Compétences obligatoires - Convention relative au financement des études d'avant-projet détaillé des accès français au tunnel franco-italien de la liaison ferroviaire Lyon-Turin**

Monsieur le Président Sylvain Laval: Je vous en remercie. Nous en venons à une convention, cette fois-ci, au financement d'études d'avant-projet détaillées des accès français au tunnel franco-italien de la liaison ferroviaire Lyon-Turin. Vous le savez, le projet de liaison ferroviaire transalpine est un projet de ligne mixte voyageurs-frets à travers les Alpes, mais qui répond à plusieurs objectifs, et qui concerne aussi bien les passagers que les marchandises, et notamment sur le plan régional et local, en plus des enjeux, évidemment, européens. En ce qui nous concerne, nous nous arrêterons sur les enjeux locaux et régionaux, puisque cette ligne va constituer un élément majeur du système de transport local pour améliorer les temps de parcours et des voyageurs de notre grande étoile ferroviaire régionale, dont celle de notre grand territoire grenoblois.

Puisque ce projet va offrir des capacités ferroviaires supplémentaires pour les services de passagers sur la ligne classique entre Grenoble et Lyon, et notamment sur les sections situées entre Lyon et Saint-André-le-Gaz, qui nous permettent de connecter sur Grenoble, nous avons des facteurs d'amélioration de l'exploitation de la ligne qui sont en jeu dans ce projet, puisque la desserte classique Grenoble-Lyon, et par incidence la desserte vers Paris, s'en verrait améliorer, puisque je rappelle qu'elle continuera à passer depuis notre territoire grenoblois sur la ligne classique actuelle.

Il est projeté que les dessertes périurbaines, c'est-à-dire notamment l'enjeu du Service express régional métropolitain, le SERM, notre fameux RER, soit positivement impacté par l'ensemble de ces travaux le jour où ils seront mis en service et réalisés. Les TER directs entre Grenoble et Lyon pourront ainsi gagner en fiabilité, mais aussi en temps de parcours. Des créneaux de trains supplémentaires seront également ouverts sur cette ligne classique, puisque je rappelle qu'une ligne nouvelle sera créée entre Lyon et Chambéry et qu'elle va libérer donc des sillons sur la ligne classique, et qu'une connexion sera opérée entre la ligne classique et la future ligne nouvelle au niveau de Saint-André-le-Gaz. Donc, ces éléments-là nous conduisent territorialement à participer à des études d'avant-projet sur cette partie-là uniquement. Je précise que le SMMAG ne s'engage pas sur des études d'avant-projet d'autres parties territoriales qui ne nous concernent pas, et nous sommes sur des études d'avant-projet effectivement très en amont de la suite, mais qui sont nécessaires pour, un jour, arriver à la réalisation de ces travaux qui seront fort coûteux et sur lesquels nous n'avons pas vocation à participer. Bien entendu, en revanche, tout ce qui va permettre d'améliorer la circulation de nos trains du quotidien, de desserrer les taux de cette ligne classique, de renforcer la desserte et de faire fonctionner notre futur SERM est absolument fondamental, et il nous semble nécessaire d'y contribuer à notre juste part.

En l'occurrence, il s'agit de 0,61 % du montant des études, ce qui représente une somme d'un million d'euros au total, à répartir sur 3 années et sur 3 exercices budgétaires à hauteur de 33 % de participation annuelle, donc environ 300 000 et quelques euros par an, entre décembre 2025, décembre 2026 et décembre 2027. Voilà l'objet de cette présente délibération qui vient s'inscrire dans le travail global que nous conduisons à l'échelle du SERM et de l'amélioration des dessertes de notre grand territoire, puisque ces circulations passeront sur l'ensemble des territoires traversés par le SMMAG sur nos trains du quotidien. Y a-t-il des demandes de prise de parole ? Madame BELAIR, je vous en prie.

Margot BELAIR : Pour ma part, j'ai évidemment bien lu la convention qui est associée à cette délibération. J'ai quelques remarques, du coup, à formuler. Déjà, le financement de ces études, c'est ce que vous avez dit, s'inscrit dans un périmètre qui est hors de celui du SMMAG, et ces études ne portent pas sur le fait de mesurer ou pas l'impact que ça peut avoir sur les RER, même si nous savons qu'il y a une nécessité de travailler et, ça avait été dit dans le passé, d'avoir un doublement des voies entre Saint-Fons et Grenay. Là, on parle de nouvelles voies jusqu'à Saint-André-le-Gaz, ce qui n'est pas exactement le même projet que celui qui avait été porté il y a quelque temps. Par ailleurs, dans la convention, il y a également écrit noir sur blanc que ce conventionnement permet de sécuriser la DUP du Lyon-Turin. Ce qui du coup, nous questionne.

Puis quoi qu'on puisse penser du projet du Lyon-Turin, puisque cela n'est pas forcément l'objet, il me semble qu'un investissement qui, vous l'avez vous-même dit, apporte un financement à la hauteur de 0,6 %, donc qui est quand même, certes nécessaire, mais une goutte d'eau dans un investissement global qui est principalement porté par l'État et par la région, apporte quand même une charge de 1 million au SMMAG, et je trouve qu'il y a un décalage entre ce que ça apporte comme charge au SMMAG par rapport au degré d'investissement pour le projet en lui-même. Donc ces remarques-là n'obèrent pas clairement le fait qu'il y a un besoin d'améliorer la ligne Lyon-Grenoble pour le projet du RER que nous défendons tous, mais il y a une inquiétude et une forme d'affichage politique qui est portée sur ce projet-là, puisque 0,6 % c'est plus, selon moi, de l'affichage politique qu'une vraie aide à l'avancement de ces études-là.

Par ailleurs, j'entends vraiment l'avis du SMMAG sur ce que ça peut apporter au projet du RER, mais ce n'est pas traduit aujourd'hui dans la convention et à aucun moment, il s'agit de mesurer ces effets-là, mais bien d'anticiper le dévoiement des lignes qui est nécessaire au fait que le Lyon-Turin ne passe pas par l'agglomération grenobloise. Voilà. Je ne vais pas être bien plus longue.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Je vais essayer de vous apporter un certain nombre d'éléments de précision et de clarification, parce qu'il faut bien comprendre de quoi nous parlons. Nous ne parlons pas du tunnel international de base sous la Maurienne, dont les travaux sont lancés, dont les travaux sont financés, et qui ne nous concernent en rien. Nous parlons de ce que nous appelons les accès nord. Les accès nord, ce sont l'ensemble des travaux ferroviaires qui vont partir de Lyon, qui vont arriver jusqu'à Chambéry, et qui vont permettre de se connecter effectivement à cette future liaison internationale à partir du tunnel de base sous la Maurienne. Cette partie que nous appelons les accès nord, c'est la grande étoile ferroviaire régionale du territoire, qui part de Lyon et qui dessert les agglomérations d'Annecy, de Chambéry et de Grenoble. Donc, l'enjeu de ces études, qui, évidemment, consistent principalement, Madame Belair, à construire une voie nouvelle mixte voyageurs entre la sortie de Saint-Exupéry et l'entrée de Chambéry, c'est bien de cela dont il s'agit, et qui font effectivement l'objet d'une DUP, et qu'il s'agit de ne pas perdre à l'échelle du projet, ces travaux-là vont permettre, par des connexions sur les réseaux classiques qui sont bien prévus dans les travaux et donc dans les études, de venir desservir de meilleure qualité nos étoiles ferroviaires régionales, et donc d'améliorer la circulation du quotidien. Autrement dit, si ces travaux ne sont pas réalisés, nous ne sommes pas en capacité d'assurer convenablement la desserte régionale quotidienne de ces trois grandes agglomérations que je viens de citer, et on pourrait ajouter aussi Aix-les-Bains.

C'est la raison pour laquelle, c'est un travail partenarial qui a été fait à l'échelle de la Région, sous l'autorité de la préfète de région, et qui est effectivement venue chercher ces territoires pour, à leur échelle qui est modeste, j'en conviens, participer au financement de ces études, pour pouvoir effectivement être dans le tour de table, pour pouvoir s'assurer de la réalisation de ces objectifs qui sont fondamentaux, et sur lesquels SNCF Réseau a apporté un certain nombre d'éléments de précision et de clarification qui nous permettent de vous donner les éléments que nous avons présentés sur l'amélioration de ces liaisons. Puis tout est lié et connecté. Il y a effectivement des travaux propres à ce chantier d'envergure internationale, il y a des enjeux sur cette section nord pour les dessertes des étoiles ferroviaires régionales. Il y a aussi des enjeux de la sortie du territoire lyonnais, donc de l'étoile ferroviaire lyonnaise, avec le doublement des voies entre Saint-Fons et Grenay que vous évoquiez, et qui est absolument indispensable pour permettre au futur SERM grenoblois de fonctionner, puisque les étoiles ferroviaires sont interconnectées. Elles ne marchent pas de manière indépendante. Comme nous sommes aussi en partie dépendants de celles de Chambéry, sur la ligne Grenoble-Chambéry, quand on veut ajouter une halte ferroviaire à Tencin, il va falloir toucher l'étoile ferroviaire de Chambéry. Donc, nous ne sommes pas sur une position de principe isolé. Je précise que l'agglomération d'Annecy, l'agglomération de Chambéry et d'Aix-les-Bains sont exactement dans la même démarche, contribuent d'ailleurs, si vous le regardez, à des montants quasiment similaires, parce que c'est sur ces principes-là que nous avons travaillé en lien avec SNCF Réseau. Donc, il n'y a pas de choses cachées, d'enjeux secondaires.

L'objet de ces études est évidemment de partager sur l'ensemble du projet, qui est cette ligne nouvelle, mais qui, je le redis, est fondamentale pour améliorer nos dessertes quotidiennes sur les lignes classiques. Sans cela, nous ne pourrions pas faire fonctionner le SERM comme il devrait fonctionner. Après, on peut considérer qu'on ne s'inscrit pas dans cette démarche et que nous n'y participons pas du tout. C'est une option, mais il nous semble regrettable de ne pas être autour de la table et de participer, uniquement à la hauteur de ce qui nous concerne, sur des projets dont nous avons absolument besoin. C'est aussi une manière, comme nous le faisons dans le cadre du SERM, de contribuer à la hauteur du projet sur la partie qui nous concerne. Ce n'est pas des enjeux qui sont

en dehors de notre territoire, ce sont bien des enjeux de travaux qui vont nous permettre de faire fonctionner les trains sur notre territoire. C'est ce qui justifie cette proposition d'engagement, en distinguant bien ce qui nous concerne dans le projet et ce qui ne nous concerne pas.

Je précise bien que nous ne finançons pas les travaux ou les études qui concernent d'autres sections beaucoup plus loin et qui n'ont pas d'incidence géographique directe pour notre territoire. Voilà les précisions que je souhaitais apporter. Ce projet est aussi lié à ce que l'on appelle le CFAL Nord. C'est-à-dire le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, qui est aussi absolument fondamental pour permettre cette nouvelle section et pour permettre de faire fonctionner nos étoiles ferroviaires régionales, et notamment celles entre Grenoble et Lyon. C'est dans la discussion, c'est aussi dans le tour de table qui a été proposé. C'est un sujet qui est lié et qui se réalise aussi parce que d'abord l'Europe, l'État et la région s'engagent fortement. C'est parfaitement légitime au regard de leur champ de compétences. Il ne s'agit en rien de se substituer à ces financeurs qui ont des responsabilités sur la question. Il s'agit juste de participer fort modestement, j'en conviens, à la hauteur des études qui concernent notre territoire pour en avoir à la fois la maîtrise et pour s'assurer de leur réalisation. Voilà l'objet et l'esprit de cette délibération. Je vous redonne bien volontiers la parole.

Margot BELAIR : Merci pour ces précisions. Parce que vous en avez parlé, je voudrais quand même faire un petit point sur qui participe à ce tour de table et qui n'y participe pas. Évidemment, on retrouve le département de la Savoie, le département du Rhône. Je n'ai toujours pas compris si le département de l'Isère s'impliquait au titre du SMMAG et quelle était la clé de répartition de ce point-là, du million. Par ailleurs, on cite évidemment le Grand Annecy, Grand Chambéry et Grand Lac, qui participent aussi. Pour Chambéry et le Lac, à des sommes beaucoup moindres qui leur permettent aussi d'être sur le tour de table, j'imagine, mais évidemment de ne pas dépenser 1 million sur ce projet-là. Par ailleurs, on notera aussi, en absents, le Grand Lyon et SYTRAL qui aujourd'hui ne participent pas non plus. Donc, il y a quand même un choix volontaire qui est fait, à la fois sur le montant et sur la présence, puisqu'il y a des acteurs qui sont là, qui sont très concernés, qui ne participent pas. Il y a des acteurs qui sont présents et concernés, qui participent à des montants moindres. Ce que je questionne, c'est quand même cet équilibre, entre nous, le 1 million que le SMMAG va devoir mettre et qui est quand même une somme très importante qui pourrait permettre aussi d'autres investissements. Évidemment, on n'est pas à des hauteurs de 80 millions, comme on peut avoir sur des projets structurants, mais qui pourraient permettre quelques investissements au regard du poids dans le projet total qui est lui à 163 millions. Voilà. C'est aussi ça que je questionne dans l'intérêt de notre syndicat.

Monsieur le Président Sylvain Laval : J'entends ce que vous dites, et je vais essayer d'apporter les précisions. Je vous remercie de rentrer dans le détail financier parce que c'est un élément important. Les 163 millions, c'est sur l'ensemble du projet, tout confondu, avec beaucoup de choses qui ne nous concernent pas. C'est pour ça qu'il faut ramener les choses à l'échelle de ce qui nous concerne. Le département de l'Isère, pour répondre à votre question, n'est pas dans la clé de financement. Il ne participe pas. Donc, quand on dit que c'est 1 million d'euro pour le SMMAG, en réalité, la clé de financement, c'est entre les trois intercommunalités. Donc, c'est 300 et quelques mille euros par intercommunalité. Vous voyez bien que si on ramène à Grand Lac et à Chambéry, on est grosso modo dans la même chose. Nous raisonnons sur notre AOM, ce qui est logique, qui porte pour l'ensemble. Pourtant, si nous ramenons cela à l'intercommunalité, ce ne sont pas des proportions de contributions qui sont bien plus importantes. Je rappelle que Grand Lac agglomération est quand même beaucoup plus petite qu'une intercommunalité comme la Métropole ou que celle du Grésivaudan. Donc, c'est logique qu'elles soient un tout petit peu moins, mais dans le rapport de proportion, on est à peu près à la même chose. Ça aussi, il faut remettre les choses dans leur contexte. Vous dites le million, mais le million, c'est quand on agrège les trois années et le SMMAG. Là, les contributions que vous évoquez, elles sont par intercommunalité. Donc, il faut comparer ces éléments comparables. Après, vous évoquiez aussi le Grand Lyon, enfin, SYTRAL plus précisément, qui ne participe pas, il est vrai, sur ce plan. Cependant, SYTRAL participe fortement sur le CFAL Nord. C'est le choix qui a été fait en comité de pilotage, et c'est lié. Les deux ont été présentés. Pour votre information, Madame BELAIR, les deux dossiers étaient présentés conjointement et sont absolument interdépendants.

Pour que ça fonctionne, il faut le CFAL Nord. Ce qu'a dit la Métropole de Lyon, enfin, SYTRAL en l'occurrence, c'est qu'elle s'engageait financièrement en priorité sur le CFAL, avec des montants bien plus importants, croyez-moi, qui additionnent évidemment plusieurs millions d'euros et qui sont nécessaires. C'est une répartition. Nous n'allons pas financer le CFAL qui est dans l'agglomération lyonnaise. Vous comprendrez bien. En revanche, une connexion à Saint-André-le-Gaz de la ligne

Grenoble-Lyon, qui améliore le fonctionnement du SERM, c'est indispensable. C'est bien parce qu'il y a cette connexion, qu'elle soit pour nous et pour personne d'autre que pour le territoire grenoblois, que nous avons décidé de participer. Donc, il faut aussi bien comprendre quels sont les enjeux de chacun. Notre sujet, c'est celui-là. C'est ce raccordement à Saint-André-le-Gaz et ce sont les sillons Grenoble-Lyon. Sans ça, le SERM ne peut pas fonctionner de manière optimale. Ce sont les études conduites depuis des années par SNCF Réseau qui le démontrent. Pour le dire autrement, c'est une contribution parmi d'autres dans le cadre du grand projet SERM. C'est ça l'esprit de cette participation. Voilà, si ça peut vous permettre d'avoir des éclairages. Après, évidemment, chacun se positionne sur le dossier. Monsieur Thoviste.

Laurent THOVISTE : Merci, Monsieur le Président, pour toutes ces précisions sur le fonctionnement. Je pense que quiconque connaît un petit peu le dossier ne doute de l'impact extrêmement positif du fait de décharger la ligne principale, qui aujourd'hui supporte tous les flux, des trains à grande vitesse, qui permettra une amélioration très, très significative sur les trains du quotidien, sur la ligne Lyon-Grenoble-Chambéry. C'est une évidence. Après, la question qui peut se poser, c'est celle du montant, mais vous y avez fort bien répondu. Encore une fois, je rebondirai sur les propos qu'a tenus Henri Baile tout à l'heure. N'oublions pas quand même d'où vient notre budget. Il vient pour une partie très, très significative du versement en transport. Henri Baile l'a très bien dit. Les entreprises sont prêtes à payer à partir du moment où il y a un service en face. Nous devons aussi à nos acteurs économiques, dans lesquels je ne mets pas que les entreprises, je mets leurs salariés aussi, notre capacité à offrir un service de qualité. J'entends depuis des années un débat stratosphérique sur le Lyon-Turin, en nous expliquant que ça ne sert à rien, et cetera, que c'est trop cher, machin, truc et compagnie. C'est toujours les mêmes débats. Franchement, j'ai l'impression parfois que ce sont des débats d'enfants gâtés, qui ont leurs petits jouets et qui ne veulent surtout pas qu'on... Bien évidemment, je le dis, je n'ai aucun problème sur le portage politique de ce dossier. Le Lyon-Turin est une nécessité pour notre grand territoire. Après, c'est notre capacité. Ce n'est pas à nous, au SMMAG, d'apporter le Lyon-Turin. On y contribue à la hauteur de nos études. Vous l'avez fort bien décrit. Donc, je ne reviendrai pas là-dessus.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Monsieur le Président Baile.

Henri BAILE: Au-delà de tout ce qui a été dit et que je trouve pertinent, je voudrais rajouter que parfois... Pour ceux qui ont l'habitude des négociations politiques, ils le savent très bien. Il y a des actes symboliques qui sont lourds de sens et qui permettent parfois des facilités très importantes sur des dossiers beaucoup plus conséquents. Je pense que la présence du SMMAG dans ce tour de table-là, même si elle est symbolique, elle est fondamentale par rapport à l'ensemble des négociations que nous aurons à avoir avec l'État et d'autres partenaires sur la mise en place du SERM. Parce qu'à l'heure actuelle, nous sommes loin d'être au bout du chemin.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Non, c'est bon ? Voilà. On aurait pu faire le choix d'affichages différents, où chaque intercommunalité contribuerait à sa hauteur. Nous avons préféré rassembler les choses au sein du SMMAG de manière collective. Merci, en tout cas, pour ce débat parce qu'il est important aussi d'expliquer le sens de nos engagements. En l'occurrence, je crois que là, le débat a été approfondi et de qualité.

Je vous propose donc de mettre aux voix cette délibération. Y a-t-il des oppositions ? Deux ou trois ? Deux ? Deux oppositions. Des abstentions ? Deux. Le reste étant pour, c'est donc adopté. Je vous en remercie.

Exposé des motifs

Le projet de liaison ferroviaire transalpine Lyon - Turin est un projet de ligne mixte voyageurs/fret à travers les Alpes, entre la France et l'Italie. Il répond à plusieurs objectifs concernant aussi bien les passagers que les marchandises, au niveau régional, national et européen.

La nouvelle ligne ferroviaire constitue un élément majeur du système de transport local, national et européen, garantissant des améliorations significatives des temps de transit des services ferroviaires de passagers et de marchandises traversant les Alpes franco-italiennes, améliorant l'accessibilité et limitant l'impact sur l'environnement, les taux d'accidents et la congestion des vallées par le trafic routier, en contribuant au report modal de la route vers le fer.

Le projet va offrir une capacité ferroviaire supplémentaire pour les services de passagers et de marchandises notamment entre Lyon et Saint-André-le-Gaz. Il s'agit d'un tronçon important de la liaison entre Lyon et Grenoble. Le projet Lyon – Turin constitue donc un facteur d'amélioration de l'exploitation de la ligne Lyon-Grenoble qui présente de forts enjeux pour le territoire. Il contribue ainsi à améliorer, pour la région grenobloise, la desserte régionale vers Lyon, la desserte nationale vers Paris, et la desserte périurbaine telle qu'elle est projetée dans le cadre du service express régional métropolitain. En effet, ces travaux vont permettre à la ligne classique Lyon-Grenoble de gagner en efficacité, en fiabilité, et en qualité de service pour les voyageurs. Des TER directs de Grenoble vers Lyon pourront gagner 11 minutes de temps de parcours et, des créneaux de trains supplémentaires sur la ligne grâce à la construction d'une connexion entre la nouvelle ligne et l'actuelle au niveau de Saint-André-le-Gaz.

En outre, la libération de sillons de FRET sur la ligne actuelle du fait de leur report sur la nouvelle ligne permettra de libérer des créneaux pour les trains du quotidien. Ces travaux sont, donc, nécessaires pour permettre au futur RER métropolitain grenoblois de fonctionner.

La prochaine étape du projet Lyon – Turin consiste à :

- lancer les études d'Avant-Projet Détaillé (APD) des accès français au tunnel franco-italien de la liaison ferroviaire Lyon-Turin ; auxquels il est proposé au SMMAG de participer financièrement.
- réaliser des études Avant-Projet des ouvrages de reconnaissance des tunnels de Chartreuse, Belledonne et Glandon ainsi que, sous réserve de la levée de l'option, les études PROJET et la préparation des procédures administratives de ces ouvrages ; auxquels le SMMAG ne participera pas financièrement.

La durée prévisionnelle des études prévues dans le cadre de cette convention de financement, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, est estimée à 36 mois à compter du 1er janvier 2025.

Le coût total de cette étude ainsi que la répartition des financements sont détaillés dans le tableau ci-dessous :

Phase APD	Clé de répartition % (4 décimales)	Besoin de financement Montant en € courants HT
Union Européenne (estimation)	39,3909%	€ 64 569 150,00
Etat	36,0544%	€ 59 100 000,00
Région	20,1319%	€ 33 000 000,00
Savoie (forfait)	1,8302%	€ 3 000 000,00
Rhône (forfait)	0,9151%	€ 1 500 000,00
SMMAG (forfait)	0,6101%	€ 1 000 000,00
Grand Annecy (forfait)	0,6101%	€ 1 000 000,00

Grand Chambéry (forfait)	0,2745%	€	450 000,00
Grand Lac (forfait)	0,1830%	€	300 000,00
SNCF Réseau	0,0000%	€	-
TOTAL	100%		163 919 150,00 €

Pour les financeurs publics forfaitaires, les modalités d'appels de fonds sont définies comme suit :

- Un premier appel de fonds correspondant à 33% de la participation entre la signature de la présente convention et au plus tard le 31 décembre 2025 ;
- Un deuxième appel de fonds correspondant à 33% de la participation au plus tard le 31 décembre 2026 ;
- Un troisième appel de fonds correspondant au solde, soit à 34% de la participation au plus tard le 31 décembre 2027.

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 05 décembre 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve les termes de la convention relative au financement des études d'avant-projet détaillé des accès français au tunnel franco-italien de la liaison ferroviaire Lyon-Turin ;
- Décide de participer financièrement à la convention relative au financement des études d'avant-projet détaillé des accès français au tunnel franco-italien de la liaison ferroviaire Lyon-Turin à hauteur de 1 000 000 € HT ;
- Autorise le Président à signer la convention relative au financement des études d'avant-projet détaillé des accès français au tunnel franco-italien de la liaison ferroviaire Lyon-Turin et les documents afférents.

20 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 10 voix pour – 2 contre (Margot BELAIR, Alban ROSA) – 2 abstentions (Pierre BEJAJI, Florent CHOLAT)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

Département de l'Isère : 3 voix pour

Conclusions adoptées.

- **Délibération n°23 Compétences obligatoires - Convention de financement de la phase de préfiguration dans le cadre du Service Express Régional Métropolitain**

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à la convention de financement de la phase de préfiguration dans le cadre du service express métropolitain. Donc, vous voyez, tout est lié. Aujourd'hui, nous avons beaucoup de dossiers qui s'imbriquent. Là, nous sommes sur ce fameux

SERM RER métropolitain. Nous avons engagé, là aussi, une démarche à l'initiative de la loi du décembre 2023 relative à ces services express régionaux métropolitains, qui nous conviait à s'engager dans la constitution d'un dossier de préfiguration pour obtenir le statut de SERM du Grand Territoire grenoblois, chose que nous avons enclenchée. Je rappelle que ce SERM grenoblois a une spécificité. C'est qu'il se base sur de nombreuses études déjà réalisées depuis des années.

Donc, nous ne partons pas de rien. C'est un travail multipartenarial entre la région, le SMMAG, le département de l'Isère, Grenoble Alpes Métropole, la communauté d'agglomération du Pays Voironnais et la communauté de communes du Grésivaudan qui ont décidé de travailler dans cette démarche conjointe aux côtés de l'État et de SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et de la Société des grands projets qui coordonnent ce travail pour obtenir à la fois la labellisation SERM de notre dossier, ce qui a été obtenu le 27 juin dernier. C'est une première étape qu'il nous faut poursuivre dans cette démarche de préfiguration, avec cette fois-ci la constitution d'un nouveau dossier pour obtenir in fine le statut de SERM. Ce sont les étapes administratives à franchir que pose la loi. Pour ce faire, il est nécessaire de conduire un certain nombre de missions et d'études. En l'occurrence, c'est un paquet qui s'élève à 1 407 801 € dans lequel nous vous proposons de nous engager, sur lequel l'ensemble des financeurs ont confirmé un accord de principe, qu'il convient de confirmer par délibération aujourd'hui. C'est aussi un travail qui est fait en lien, je le dis, avec l'Agence d'urbanisme qui nous aide pour définir ce schéma multimodal-ci. Parce qu'il ne s'agit pas uniquement d'amélioration des dessertes ferroviaires. Il s'agit aussi de connecter l'ensemble des services de mobilité dans une logique de complémentarité et d'efficacité. C'est la différence entre un SERM et un RER. C'est qu'on ne touche pas qu'aux trains, mais on touche aussi à l'ensemble des leviers de mobilité. Tout cela, ce sera évidemment en lien avec tous nos grands schémas de planification, que nous connaissons bien ici, et notamment le futur plan de mobilité. La convention définit l'ensemble des modalités et prévoit bien entendu des clés de répartition financière pour aboutir à un dépôt de ce dossier auprès de l'État à l'été 2025. Nous avons ces échéances à respecter.

Il est proposé que l'État participe à hauteur de 50 %, la région, 25 %. L'ensemble des collectivités du territoire participeraient à hauteur de 5 %, notamment le Grésivaudan, le Voironnais, la Métropole et le SMMAG, ce qui pour chacune d'entre elles représente 70 390 €. En l'occurrence, il vous est proposé de valider les 70 390 euros qui concernent le SMMAG. Il me semble que sur cette clé de répartition, le département participera également. Madame la Vice-Présidente, je le précise aussi. Le département a déjà délibéré, le Grésivaudan a déjà délibéré, le Voironnais doit délibérer. Nous délibérons aujourd'hui. La Métropole délibérera vendredi prochain, si je ne m'abuse. Voilà pour votre parfaite information.

Y a-t-il des... ou c'est à venir, non ? Je ne sais plus. Je crois que cette clé a déjà été délibérée au Grésivaudan. Y a-t-il des demandes de prise de parole ? Non ? Pas d'opposition ? Pas d'abstention ? C'est donc adopté. Merci beaucoup.

Exposé des motifs

Suite à la promulgation de la loi relative aux Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) le 27 décembre 2023, les partenaires mobilisés en faveur du développement de la desserte de l'étoile ferroviaire grenobloise ont décidé de s'engager dans la constitution d'un dossier de préfiguration pour obtenir le statut de SERM.

Les objectifs des SERM sont définis par la loi : améliorer la qualité des transports du quotidien, notamment par des dessertes plus fréquentes et plus fiables des zones périurbaines, réduire la pollution de l'air, lutter contre l'autosolisme, et désenclaver les territoires périurbains et ruraux insuffisamment reliés aux centres urbains.

L'aire grenobloise est en pleine croissance et accueille aujourd'hui 820 000 habitants, 340 000 emplois et 60 000 étudiants et constitue le 2ème pôle de recherche scientifique à l'échelle nationale après Paris. Face aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux du territoire, l'État, la Région, le Département de l'Isère, Grenoble Alpes Métropole, la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais, la Communauté de Communes Le Grésivaudan et le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise se sont mobilisés,

depuis 2018, dans le développement d'une offre de transport concurrente à l'usage individuel de la voiture, dont la colonne vertébrale est le réseau ferroviaire.

L'une des spécificités du SERM de l'aire grenobloise est donc de se baser sur un historique riche d'études ferroviaires : les études d'exploitation pour améliorer la desserte de l'étoile ferroviaire grenobloise réalisées dès 2018 ont permis d'aboutir à la définition d'aménagements nécessaires pour répondre aux besoins de mobilité quotidienne mais aussi d'amélioration des liaisons vers Lyon et Paris.

Le territoire bénéficie par ailleurs de nombreux documents de planifications (SCoT, PDU, PDM, PLUI, PLH, plans climat air énergie territoriaux des EPCI) fixant des orientations stratégiques croisant aménagement du territoire, politiques de mobilités et enjeux d'amélioration de la qualité de l'air et de transition énergétique. Enfin, de nombreux projets ont été développés, notamment par le SMMAG, pour offrir des services de mobilité durable aux habitants, actifs et étudiants du territoire : réseau de transport en commun unifié, services de locations de vélos, de covoiturage et d'autopartage, aménagement de pôles d'échanges multimodaux et d'aires de covoiturage, développement du réseau cyclable, voies réservées sur autoroute pour les cars express et le covoiturage, zone à faibles émissions... Enfin, la spécificité du territoire s'exprime aussi au travers de la gouvernance locale des mobilités renouvelée avec la création au 1^{er} janvier 2020 du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise.

Dans ce contexte, la Région, le SMMAG, le Département, Grenoble Alpes Métropole, la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais et la Communauté de Communes Le Grésivaudan ont décidé de formuler une proposition conjointe au ministre chargé des transports, en vue d'obtenir le label national SERM. Le 27 juin dernier, le territoire de l'aire grenobloise a obtenu la labellisation SERM, sur la base d'un dossier minute transmis à l'Etat.

La deuxième étape de la démarche d'obtention du statut de SERM consiste en l'élaboration d'un dossier de préfiguration. Ce dossier doit proposer une première vision sur plusieurs thématiques stratégiques du SERM : le schéma de transport cible, la gouvernance et la trajectoire financière.

Pour élaborer ce dossier, des missions sont confiées à la Société des Grands Projets (SGP), SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions. La SGP coordonnera la constitution du dossier, en produira une partie du contenu et réalisera l'assemblage de l'ensemble des productions. SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions prendront en charge des études relatives aux questions ferroviaires (infrastructures et gares/haltes).

Le coût total des missions à mener pour aboutir à la constitution du dossier s'élève à 1 407 801 €. Cette enveloppe intègre également le travail d'harmonisation tarifaire menée par la Région d'une part et la mobilisation de l'Agence d'urbanisme par le SMMAG d'autre part. L'ensemble des financeurs ont en effet validé le principe de mobiliser l'Agence d'urbanisme pour synthétiser les analyses déjà disponibles concernant le schéma multimodal cible, via notamment le travail produit dans le cadre de l'élaboration du nouveau Plan de Mobilité du SMMAG, et ainsi optimiser le travail à produire.

Les modalités techniques (contenu des missions, objectifs, gouvernance, durée) et financières (clef de répartition, coût total) d'organisation des études à mener dans cette phase de préfiguration sont définies par convention. L'objectif est d'aboutir au dépôt de la demande de statut de SERM auprès de l'État à l'été 2025.

La clef de répartition financière relative au coût de cette phase de préfiguration est la suivante :

- État : 50 %, soit 703 900 € ;
- Région : 25 %, soit 351 950 € ;
- CCLG : 5 %, soit 70 390 € ;

- CAPV : 5 %, soit 70 390 € ;
- GAM : 5 %, soit 70 390 € ;
- SMMAG : 5 % (soit 75 k €), soit 70 390 €.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 05 décembre 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve les termes de la convention de financement de la phase de préfiguration relative au SERM ;
- Décide de participer financièrement à la phase de préfiguration du SERM à hauteur de 70 390 € ;
- Autorise le Président à signer la convention de financement de la phase de préfiguration et les documents afférents.

24 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 14 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

Département de l'Isère : 3 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Nouvelles mobilités

- **Délibération n°24 Mobilités partagées, actives et intermodalités - Covoiturage spontané : Fourniture, exploitation, maintenance et développement de l'usage du service M Covoit Lignes + - Autorisation donnée au Président de signer l'avenant n°1 à l'accord-cadre n° 2023-40 de fournitures courantes et de services**

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons au covoiturage avec un avenant numéro un : l'accord-cadre. Monsieur le Vice-Président Luc Rémond.

Luc REMOND: Une grosse délibération qui coûte très cher aussi. Je vous rappelle que dans le cadre du covoiturage spontané, nous avons un accord-cadre pour la fourniture, l'exploitation, la maintenance et le développement de l'usage du service M covoit' Lignes+, qui, je rappelle, s'étend sur le territoire du SMMAG, mais aussi sur la communauté de communes de Bassy-du-Vercors. Cet accord-cadre est de deux ans renouvelables une fois. Il apparaissait intéressant de mutualiser les équipements de M covoit' Lignes+ pour M covoit' Pouce. Puisque, en bout de ligne, il était intéressant d'utiliser les écrans pour afficher les destinations M covoit' Pouce et d'éviter de rajouter des écrans supplémentaires. Cette mutualisation nécessite de rajouter un boîtier dans chaque dispositif. Ces boîtiers sont à 3 700 € hors taxes l'unité. On vous propose un avenant à l'accord-cadre en ce sens.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci beaucoup. Pas de demande de prise de parole. Je propose de mettre aux voix. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? C'est donc adopté. Merci.

Exposé des motifs

Par délibération en date du 11 mai 2023, le Comité syndical a autorisé le Président à signer l'accord-cadre n° 2023-40 de « Covoiturage spontané : fourniture, exploitation, maintenance et développement de l'usage du service M covoit' Lignes+ » sur les territoires du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) ainsi que de la Communauté de Communes Massif du Vercors (CCMV).

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

L'accord-cadre est conclu pour une durée de deux ans à compter du 19/06/2023 et est reconductible une fois deux ans. La durée maximale de l'accord-cadre toutes périodes confondues est de 4 ans.

Dans le cadre de l'exécution de l'accord-cadre, un des objectifs attendu du prestataire est de proposer une solution permettant de mutualiser les équipements pour les services M covoit' Lignes+ et M covoit' Pouce dont le but est de limiter le nombre de panneaux sur les territoires et donc la pollution visuelle associée.

Les développements ont été réalisés par le prestataire et sont déjà en exploitation sur certains panneaux (ex : Seyssinet, Seyssins...).

Toutefois, il s'avère que certains panneaux M covoit' Lignes+ actuellement en exploitation pourraient devenir le support du service M covoit' Pouce. Cette fonctionnalité nécessite l'ajout d'un boîtier présentant les 6 destinations possibles.

Cette fonctionnalité pourrait être mise en œuvre sur des panneaux situés « en bout de lignes » offrant une solution pour les derniers kilomètres (ex : P+R Champfeuillet) ou bien venir compléter une offre existante avec des destinations supplémentaires (ex : Saint Martin d'Uriage).

Cette prestation n'étant pas prévue initialement, il est proposé d'ajouter un prix nouveau au BPU, tel que suit :

Désignation	Unité	Prix unitaire € HT
Ajout de l'option sur un panneau lumineux pour double affichage M covoit' Lignes+ et M covoit' Pouce	Unité	3 700€ HT

L'ajout de prix nouveau ne modifie pas le montant maximum de l'accord-cadre et n'a donc pas d'incidence financière sur celui-ci.

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 05 décembre 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve l'avenant n°1 de l'accord-cadre n° 2023-40 - Covoiturage spontané : fourniture, exploitation, maintenance et développement de l'usage du service M covoit' Lignes+, tel qu'annexé à la présente délibération,
- Autorise le Président à signer l'avenant n°1 de l'accord-cadre n° 2023-40 - Covoiturage spontané : fourniture, exploitation, maintenance et développement de l'usage du service M covoit' Lignes+, tel qu'annexé à la présente délibération

23,25 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 8,75 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

Département de l'Isère : 7,5 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Multimobilités

- **Délibération n°25 Mobilités partagées, actives et intermodalités - Travaux d'aménagement du Pôle d'échanges multimodal de La Bâtie à Saint-Ismier - Lot 2 Passerelle modes actifs au-dessus de l'autoroute - Avenant de transfert - Autorisation donnée au Président à signer l'avenant n°5 au marché n°2022-15**

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons aux travaux d'aménagement du pôle d'échange multimodal de La Bâtie à Saint-Ismier avec un avenant de transfert. Madame la Vice-Présidente Anne Gérin.

Anne GERIN: Merci, Monsieur le Président. Il s'agit effectivement d'un avenant concernant la passerelle de La Bâtie, avec un certain nombre de modifications qui ont été portées dans la conduite des travaux, et notamment la durée. Le SMMAG a été informé, en date du 18 octobre, de la transmission universelle du patrimoine de la société MOULIN B.T.P. à la société RAZEL-BEC SAS, qui reprend, à compter du 1er octobre 2024, l'ensemble des activités. Il s'agit tout simplement de prendre acte de ce transfert et de signer cet avenant pour permettre de payer à qui de droit les éléments. Il est proposé au comité syndical d'approuver cet avenant.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Y a-t-il des interventions ? Je n'en vois pas. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? C'est donc adopté.

transfert - Autorisation donnée au Président à signer l'avenant n°5 au marché n°2022-15

Exposé des motifs

Le marché de travaux pour la réalisation d'une passerelle au-dessus de l'autoroute A41 dans le cadre de l'aménagement du Pôle d'échanges multimodal de La Bâtie à Saint-Ismier a été attribué au groupement MOULIN BTP (mandataire) / KELLER FONDATIONS SPECIALES / ACCMA ENTREPRISE / ENTREPRISE BIANCO ET CIE. Il a été notifié le 13 avril 2022 pour un montant total de 1 499 633,12 € HT.

Un avenant n°1, notifié le 8 septembre 2023, a prolongé le délai d'exécution des travaux de 3 mois, soit jusqu'au 13 novembre 2023. Il a également modifié la répartition du prix entre cotraitants suite au retrait de l'entreprise BIANCO ET CIE en faveur de MOULIN BTP, mandataire du groupement.

Un avenant n°2, notifié le 26 janvier 2024, a prolongé le délai d'exécution des travaux de 2,5 mois, soit jusqu'au 31 janvier 2024, ainsi que la durée d'exécution du marché en conséquence.

Un avenant n°3, notifié le 13 février 2024 a introduit la réalisation de prestations complémentaires pour un montant de 427 907,39 € HT, portant le montant du marché à 1 927 540,51 € HT.

Un avenant n°4, notifié le 17 octobre 2024 a introduit la réalisation de prestations complémentaires pour un montant de 245 436,81 € HT, portant le montant du marché à 2 172 977,32 € HT, ainsi que la prolongation du délai d'exécution des travaux de 8 mois et de la durée d'exécution du marché en conséquence.

Par courrier en date du 18 octobre 2024, le SMMAG a été informé de la transmission universelle du patrimoine de la société MOULIN BTP à la société RAZEL-BEC SAS qui reprend donc à compter du 1^{er} octobre 2024 l'ensemble des activités.

Le SIRET du mandataire devient 562 136 036 00976. Son adresse postale ainsi que ses coordonnées bancaires restent inchangées.

Dans ce cadre, et après examen des documents transmis à l'appui de la demande, il est proposé au Comité Syndical d'autoriser le Président à signer un avenant de transfert au marché de travaux pour la réalisation d'une passerelle au-dessus de l'autoroute A41 dans le cadre de l'aménagement du Pôle d'échanges multimodal de La Bâtie à Saint Ismier.

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 05 décembre 2024, et après en avoir délibéré, le Comité Syndical du SMMAG :

- Approuve l'avenant n°5 du marché 2022-15 tel qu'annexé à la présente délibération
- Autorise le Président à signer l'avenant n°5 de transfert du marché 2022-15

23,25 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 8,75 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

Département de l'Isère : 7,5 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Politique de déplacements

- **Délibération n°26 Mobilités partagées, actives et intermodalités - Liaison inter-rives Crolles-Brignoud : Dépôt du dossier d'enquête publique auprès de la Préfecture**

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à la liaison inter-rives Crolles-Brignoud au dépôt de dossier d'enquête publique auprès de la préfecture. Madame la Vice-Présidente, Coralie Bourdelain.

Coralie BOURDELAIN: Concernant notre projet inter-rives Crolles-Brignoud, en raison du contexte juridique et foncier, on souhaite recourir à une DUP pour deux motifs. Premièrement, il y a une mise en compatibilité du document d'urbanisme qui est nécessaire, du document d'urbanisme de la ville de Crolles, pour des histoires d'espaces boisés classés qui sont impactés. Cette mise en compatibilité étant fragilisée par la révision en cours du PLU, le SMMAG préfère engager une procédure de DUP. En outre, il y a également certaines difficultés concernant des acquisitions foncières. Donc, pour sécuriser notre dossier sur ces deux points, on préfère engager une procédure de déclaration d'utilité publique.

Monsieur le Président Sylvain Laval: Merci. Pas d'observations. Je vous propose de mettre aux voix. Pas d'opposition ? Pas d'abstention ? C'est donc adopté.

Exposé des motifs

Le SMMAG porte un projet de création d'une liaison inter-rives dédiée aux modes actifs entre la zone d'activités de Crolles et l'accès à la gare de Brignoud. Ce projet vise à encourager et sécuriser l'usage du vélo et de la marche, contribuant ainsi à une mobilité plus durable.

Cette liaison présente des enjeux significatifs à trois niveaux. Elle facilitera les trajets domicile-travail, avec un fort potentiel de combinaison entre le TER et le vélo. Elle bénéficiera aux trajets domicile-étude, notamment pour les lycéens à Villard-Bonnot. Enfin,

elle soutiendra les déplacements de loisirs en offrant une connexion avec la véloroute Belle Via.

Le projet prévoit un aménagement permettant aux piétons et cyclistes de circuler sur la rue Louis Néel à Crolles, de franchir l'autoroute A41 et de se connecter à la Belle Via le long de l'Isère, créant ainsi un itinéraire sûr et continu.

Pour rappel, le SMMAG a organisé plusieurs concertations sur ce projet en application des dispositions des articles L103-2 et R 103-1 du code de l'Urbanisme. Une première concertation, menée du 2 au 31 mai 2021, a confirmé l'opportunité de la liaison inter-rives. La délibération du 25 novembre 2021 a validé le bilan de la concertation et permis au SMMAG de poursuivre les études, intégrant les remarques formulées. À la suite de l'incendie du pont de Brignoud, le franchissement de l'Isère pour les modes actifs a été mutualisé avec le Département. Après une concertation conjointe avec le Département, menée du 24 avril au 19 mai 2023, le comité syndical du SMMAG, par délibération du 6 juillet 2023, a approuvé le bilan et poursuit les études, jusqu'à la connexion avec la Belle Via.

À l'issue d'un examen au cas par cas environnemental, en application de l'article R.122-3-1 du code de l'environnement, par décision de la préfète de région Auvergne-Rhône-Alpes en date du 25 juillet 2023, le projet n'est pas soumis à évaluation environnementale en application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement.

En raison du contexte juridique et foncier, le SMMAG souhaite recourir à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) pour sécuriser la réalisation du projet de liaison inter-rives entre Crolles et Brignoud.

Tout d'abord, le projet nécessite une Mise en Compatibilité du Document d'Urbanisme de la ville de Crolles, car il impacte un espace boisé classé de 770 m² situé en bordure de l'A41, dont 170 m² seront impactés de façon permanente. Cette mise en compatibilité a fait l'objet d'une concertation publique, réalisée du 24 juin au 7 juillet 2024 au titre des articles L103-2 et suivants du Code de l'Urbanisme. Cette mise en compatibilité étant fragilisée par la révision en cours du PLU de la commune de Crolles, le SMMAG engage une procédure de demande d'une DUP emportant mise en compatibilité du PLU de Crolles afin de garantir la compatibilité du projet avec le document d'urbanisme, en vertu de l'article L153-56 du Code de l'Urbanisme.

En outre, certaines acquisitions foncières s'avèrent complexes car d'une part plusieurs parcelles appartiennent à des indivisaires ayant des divergences sur la cession, et d'autre part certaines parcelles se révèlent sans propriétaire identifié malgré des recherches approfondies, bloquant ainsi l'avancée des acquisitions à l'amiable. L'enquête parcellaire ainsi que la démarche d'expropriation s'avèrent donc nécessaires pour mener à bien les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet. Ces deux démarches sont intégrées dans le cadre de la DUP, en vertu du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique.

La DUP permettra ainsi de sécuriser l'ensemble du projet pour pouvoir mener à son terme la réalisation d'une infrastructure cruciale qui contribuera à la sécurité et à la fluidité des déplacements des piétons et cyclistes, et répondra aux attentes des usagers.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
Vu le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 05 décembre 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve la démarche de mise en compatibilité du PLU de Crolles, et la démarche d'acquisition par voie d'expropriation ;
- Autorise le Président du SMMAG à déposer auprès de la Préfecture le dossier d'enquête publique comprenant :
 - o La demande de Déclaration d'Utilité Publique,
 - o La mise en compatibilité des documents d'urbanisme,
 - o L'enquête parcellaire,
- Autorise Le Président à effectuer toutes démarches nécessaires à la constitution et à la présentation de ce dossier et à signer tout document en rapport avec les procédures évoquées dans la présente délibération

23,25 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 8,75 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

Département de l'Isère : 7,5 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Politique de déplacements

- **Délibération n°27 Mobilités urbaines - Engagement du SMMAG en matière d'obligations réglementaires sur le plan d'action unique sécurité tramway**

Monsieur le Président Sylvain Laval: Enfin, nous en revenons à l'engagement du SMMAG en matière d'obligations réglementaires sur le plan d'action et de sécurité des tramways. C'est une délibération très technique, mais obligatoire sur le plan de la réglementation pour les questions de sécurité des transports guidés du SMMAG. Autrement dit de nos tramways. puisque nous devons réaliser un plan d'action unique. Il y a les obligations qui sont faites aux autorités organisatrices des mobilités en la matière, notamment depuis 2007. Nous devons réaliser un dossier de sécurité régularisé et un dossier de sécurité actualisé. Il y a également eu un décret de 2017 qui est venu modifier la procédure de sécurité qui a introduit un nouvel acteur avec l'identification du gestionnaire de voirie, qui est maintenant l'autorité en charge de la voirie sur ces sujets-là. L'AOM doit s'assurer de réaliser dans les bonnes conditions de sécurité définies par ses décrets et l'ensemble des textes afférents.

Nous devons, au plus tard au 31 décembre de l'année N, contribuer à produire un rapport annuel sur le sujet, un rapport d'exploitation établi également par l'exploitant pour l'année N-1, ainsi qu'un plan d'action unique pour l'année N+1, dans le but d'améliorer les conditions de sécurité. Si la réglementation pouvait être plus simple et plus claire, nous ne nous en porterions pas plus mal. Toutefois, c'est ainsi. Donc, il nous est proposé de prendre acte et de valider ce plan d'action unique 2023-2024, à mettre en œuvre à compter de 2025. Je vous passe les détails de chaque plan d'action, que vous pourrez bien sûr consulter si vous le souhaitez. Je pense que ça amène de très nourris débats.

Je vous propose de passer aux voix. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? C'est donc adopté. Je vous en remercie. L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée.

Exposé des motifs

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

Contexte du Plan d'actions unique

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

Ainsi depuis 2007, obligation a été faite aux AOM :

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

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

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

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

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

Le Plan d'actions unique

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

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

Ce plan d'actions unique comprend :

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

événements dans l'année

- les actions issues de recommandations du STRMTG

Organisation du SMMAG pour répondre à ses obligations

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

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

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

Bilan du Plan d'actions unique

L'expérience, après plus de 5 ans de fonctionnement, de mise en place d'un interlocuteur unique côté gestionnaire de voirie et de Groupes de Travail (GT) Sécurité montre une bonne cohérence dans l'avancée des actions.

Concernant le Dossier de Sécurité Actualisé (DSA) : à ce jour il reste un dernier point à traiter : il s'agit du tourne à gauche « Foch Ferrié » pour lequel une étude est en cours.

Il convient donc de poursuivre le travail engagé afin de le clôturer en 2025.

Concernant le Dossier de Sécurité Régularisé (DSR) :

Des études préliminaires sur les possibilités de relevage ou la mise en place de gabarits ont été lancés sur 5 zones concernant la problématique de relèvement des LAC.

Le retour des différentes solutions envisagées et de leur coût respectif d'ici la fin de l'année 2024 permettra de définir un plan d'action pour les années à venir.

Pour 2025, il est prévu de mettre en conformité les gabarits existants sur le réseau.

Au total, sur le plan d'action unique, plus de 60 actions sont réalisées et 15 sont programmées pour l'année 2025.

Concernant le REX :

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

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,
Vu les statuts de la SPL M TAG,
Vu la délibération du Comité syndical du 7 juillet 2024 portant sur l'attribution du contrat d'obligation de service public pour l'exploitation du réseau de transport en commun sur le territoire du SMMAG,

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 05 décembre 2024, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Prend acte et valide le plan d'action unique 2023/2024 à mettre en œuvre en 2025.

18 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 14 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

La séance est levée à 11h30

Le Président,

Le Secrétaire de Séance,

Sylvain LAVAL

Marc ODDON