



Syndicat Mixte des Mobilités  
de l'Aire Grenobloise

## **COMITÉ SYNDICAL DU SMMAG**

**Séance du jeudi 22 mai 2025 09 heures 00**

**Procès-verbal**

Le vingt deux mai deux mille-vingt-cinq à 9 h 00, le comité syndical du SYNDICAT MIXTE DES MOBILITES DE L'AIRE GRENOBLOISE (SMMAG) s'est réuni dans l'Hémicycle Claude LORIOUS – Immeuble Malraux – 3° étage - 1 place André Malraux - 38000 GRENOBLE sur la convocation en date du seize mai deux mille-vingt-cinq 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** puis **23** à la n°15

### **Présents**

#### Délégués de Grenoble-Alpes Métropole

Titulaires : Pierre BEJAJI, Florent CHOLAT, Jean-Yves PORTA, Dominique ESCARON, Marc ODDON, Sylvain LAVAL, Laëtitia RABIH, Bertrand SPINDLER, Laurent THOVISTE.

Suppléant(e) : Leah ASSALI.

#### Délégués de la Communauté de Communes du GRESIVAUDAN

Titulaires : Coralie BOURDELAIN.

#### Délégués de la Communauté d'Agglomération du PAYS VOIRONNAIS

Titulaires : Bruno CATTIN, Luc REMOND, Anthony MOREAU.

#### Délégué du DEPARTEMENT DE L'ISERE :

Titulaire : Anne GERIN.

### **Absents ayant donné pouvoir sur toute la séance**

#### Délégués de Grenoble-Alpes Métropole

Titulaires : Margot BELAIR pouvoir à Pierre BEJAJI, Simon FARLEY pouvoir à Marc ODDON, Christophe FERRARI pouvoir à Bertrand SPINDLER, Alban ROSA pouvoir à Florent CHOLAT.

#### Délégués de la Communauté de Communes du GRESIVAUDAN

Titulaire : Henri BAILE pouvoir à Coralie BOURDELAIN, François BERNIGAUD pouvoir à Anthony MOREAU.

#### Délégué du DEPARTEMENT DE L'ISERE

Titulaires : Franck BENHAMOU pouvoir à Bruno CATTIN, Sandrine MARTIN-GRAND pouvoir à Anne GERIN, Christophe SUSZYLO pouvoir à Jean-Yves PORTA.

### **Absents excusés**

#### Délégués de Grenoble-Alpes Métropole

Titulaires : Maxence ALLOTO, Jean-Paul TROVERO, Leah ASSALI à la n°15.

#### Délégués de la Communauté de Communes du GRESIVAUDAN

Titulaire : Christelle MEGRET.

#### Délégués de la Communauté d'Agglomération du PAYS VOIRONNAIS

Titulaires : Nadine REUX.

Marc ODDON a été nommé secrétaire de séance.

# Ordre du jour

## ADMINISTRATION GENERALE

Délibération n°1 : Compétences obligatoires - Prestations d'impression, adhésivage et street-marketing pour le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenoble - Autorisation donnée au Président de signer l'accord-cadre de signalétique, adhésivage, pose et fourniture de structures portables - lot 1.....4

## FINANCES

Délibération n°2 Compétences obligatoires - Budget principal - Approbation du compte de gestion 2024.....6

Délibération n° 3 : Mobilités urbaines - Budget annexe mobilités urbaines - Approbation du compte de gestion 2024.....6

Délibération n°4 Mobilités partagées, actives et intermodalités - Budget annexe mobilités partagées - Approbation du compte de gestion 2024.....7

Délibération n°5 : Compétences obligatoires - Budget principal - Approbation du compte administratif 2024.....8

Délibération n°6 : Mobilités urbaines - Budget annexe mobilités urbaines - Approbation du compte administratif 2024.....12

Délibération n°7 : Mobilités partagées, actives et intermodalités - Budget annexe mobilités partagées - Approbation du compte administratif 2024.....13

## PARTENARIATS - ADHESIONS - SUBVENTIONS

Délibération n°8 ; Compétences obligatoires - Renouvellement de l'adhésion au GART pour l'année 2025.....14

## DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

Délibération n°9 : Délégation de service public - Mobilités Urbaines - Avenant N°1 au contrat de délégation de service public conclu avec GR4 Mobilités pour l'exploitation de M Réso sur le territoire du Grésivaudan.....15

## RELATIONS AVEC LES USAGERS ET OPERATEURS DE MOBILITE

Délibération n°10 : Mobilités partagées, actives et intermodalités - Avenant n°4 à la convention de mandat et au marché 2023-62 pour le service de cartes prépayées distribuées dans le cadre de la mise en place de la Zone ZFE pour les voitures particulières et les deux-roues à moteur dans la métropole grenobloise - Autorisation donnée au Président à signer l'avenant.....19

Délibération n°11 : Mobilités partagées, actives et intermodalités - Aide financière dans le cadre de la mise en place de la ZFE - Mise à jour du règlement des aides au changement de mobilité.....21

Délibération n°12 : Mobilités Urbaines - Etude pour le déploiement et l'optimisation de la priorité aux feux des lignes de transports en commun de M Réso - Autorisation donnée au Président de signer le marché.....27

## PATRIMOINE - FONCIER

Délibération n°13 : Mobilités partagées, actives et intermodalités - Liaison inter-rives modes actifs Crolles/Brignoud - Acquisitions foncières des parcelles relatives au projet auprès de propriétaires privés.....29

## POLITIQUE DE DEPLACEMENTS

Délibération n°14 : Mobilités urbaines - Travaux pour le prolongement de la ligne D du tramway - Autorisation donnée au Président de signer les avenants des marchés 2023-96 et 2023-97.....31

Délibération n°15: Mobilités urbaines - Tarification du réseau.....32

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Bonjour à toutes et à tous. Après toutes ces péripéties du matin, nous allons pouvoir commencer cette séance. Je vous propose tout de suite de commencer par l'appel nominal. Pierre Bejjaji, Margot Belair est absente, elle a donné pouvoir à monsieur Bejjaji. Maxence Alloto est absent. Florent Cholat, Alban Rosa est absent, il a donné pouvoir à Florent Cholat. Jean-Yves Porta, Dominique Escaron, Simon Farley est absent, il a donné pouvoir à Marc Oddon. Christophe Ferrari est absent, il a donné pouvoir à Bertrand Spindler. Sylvain Laval, présent. Marc Oddon, Brahim Cherraa n'est pas là et c'est Léah Assali, sa suppléante, qui le remplace. Bienvenue. Laëtitia Rabih, Bertrand Spindler, Laurent Thoviste, Jean-Paul Trovéro n'est pas là. Bruno Cattin, Anthony Moreau, Luc Rémond, Nadine Reux n'est pas là. Henri Baile est absent, il a donné pouvoir à Coralie Bourdelain. François Bernigaud est absent. Coralie Bourdelain, Christelle Megret est absente. Anne Gérin, Sandrine Martin-Grand est absente, elle a donné pouvoir à Anne Gérin. Christophe Suszylo est absent, il a donné pouvoir à Jean-Yves Porta. Franck Benhamou est absent, il a donné pouvoir à Bruno Cattin. Le quorum est obtenu. Je vous propose de désigner un ou une secrétaire de séance. Y a-t-il une candidature ? Madame Rabih ? Monsieur Oddon ? Monsieur Oddon. Pas d'opposition ? Merci. Marc Oddon est désigné secrétaire de séance.

Sylvain Laval: Je vous propose d'approuver le rapport pris par délégation du comité syndical par le président. Y a-t-il des remarques sur la décision prise ? Je n'en vois pas. Je vous propose également d'approuver le procès-verbal de la séance du 10 avril dernier. Y a-t-il des remarques ? des oppositions ? Le compte rendu est adopté. Merci à vous.

## **ADMINISTRATION GENERALE**

### **Délibération n°1 : Compétences obligatoires - Prestations d'impression, adhésivage et street-marketing pour le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenoble - Autorisation donnée au Président de signer l'accord-cadre de signalétique, adhésivage, pose et fourniture de structures portables - lot 1**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Nous en venons à l'ordre du jour. Une première délibération dans le domaine de l'administration générale relative à des prestations d'impression pour le compte du syndicat, en matière de support de communication institutionnelle notamment, à la fois pour promouvoir nos services de mobilité et accompagner nos politiques de changement de comportement, d'élaborer nos projets et nos travaux. Il faut, pour ce faire, recourir à des prestataires pour la production de différents supports de communication et une consultation a été ouverte pour ces prestations d'impression d'adhésivage et de street-marketing selon les règles d'appels d'offres.

Nous avons un accord-cadre qui a été alloué en trois lots, je vous le rappelle, un lot pour la signalétique, l'adhésivage, la pose et la fourniture de structures portables, un lot d'impression et de papeterie et un lot de prestations de street-marketing. Ces accords sont conclus pour une durée initiale d'un an à compter de la date de notification du contrat et sont reconductibles trois fois pour également une durée d'un an. La commission d'appel d'offres du SMMAG s'est réunie le 15 mai dernier et a attribué ces trois différents lots à un certain nombre de prestataires. Je vous propose d'approuver cette délibération. Y a-t-il des remarques ? Je n'en vois pas. Y a-t-il des oppositions ? des abstentions ? C'est adopté. Merci.

#### **Exposé des motifs**

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,  
Vu les statuts du SMMAG adoptés par délibération du 12 décembre 2024,  
Vu les articles L2124-2, R2124-2 et R2161-2 et suivants du Code de la commande publique,  
Vu la décision d'attribution de la Commission d'appel d'offres du 15 mai 2025,

Le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise élabore et met en œuvre différents types et supports de communication institutionnelle, liée à la promotion des services de mobilité ou d'accompagnement au changement de comportement en matière de mobilité, à l'élaboration des projets de mobilité, de travaux, etc....

Afin de pouvoir mettre en œuvre sa communication et la diffuser sur le territoire, le syndicat souhaite s'appuyer sur des prestataires en charge de la production des différents supports de communication et de la réalisation de prestations de street-marketing.

Une consultation relative aux prestations d'impression, adhésivage et street-marketing a été lancée à cet effet selon l'appel d'offres ouvert en application des articles L2124-2, R2124-2 et R2161-2 et suivants du Code de la commande publique. Il s'agit d'un accord-cadre à bons de commandes avec un montant maximum, passé en application des articles L.2125-1 1°, R. 2162-1 à R. 2162-6, R. 2162-13 et R. 2162-14 du Code de la commande publique.

Il s'agit d'un accord-cadre alloti en 3 lots :

- **Lot n°1 Signalétique, adhésivage, pose et fournitures de structures portables.** Il s'agit d'un accord-cadre sans montant minimum mais avec un montant maximum de 200 000€ HT sur la période initiale. Ce montant est identique pour chaque période de reconduction.

- **Lot n°2 Impressions et papèterie.** Il s'agit d'un accord-cadre sans montant minimum mais avec un montant maximum de 60 000 €HT sur la période initiale. Ce montant est identique pour chaque période de reconduction.

- **Lot n°3 Prestations de street-marketing.** Il s'agit d'un accord-cadre sans montant minimum mais avec un montant maximum de 20 000€HT sur la période initiale. Ce montant est identique pour chaque période de reconduction.

Ces accords-cadres sont conclus pour une durée initiale d'un an à compter de la date de notification du contrat, reconductible 3 fois pour une durée d'un an.

Un avis d'appel public à la concurrence a été publié au BOAMP, au JOUE et sur le profil acheteur AWS, le 28 novembre 2024. La date limite de remise des offres était initialement fixée au 3 janvier 2025 à 15h00, elle a ensuite été prolongée jusqu'au 22 janvier 2025 à 15h00.

Après l'ouverture des offres le 24 janvier 2025 et l'analyse des candidatures, ces dernières ont été jugées complètes et recevables. Les candidats possèdent les capacités techniques, financières et professionnelles requises et leurs dossiers de candidature sont conformes administrativement.

Pour le lot n°1, 6 entreprises ont remis une offre dans les délais.

Pour le lot n°2, 4 entreprises ont remis une offre dans les délais.

Pour le lot n°3, 5 entreprises ont remis une offre dans les délais.

Cette délibération concerne uniquement le lot n°1, car les lots 2 et 3 ont fait l'objet d'une attribution par la Commission d'appel d'offres du 2 avril 2025, le lot 1 nécessitant de demander la régularisation des devis quantitatifs estimatifs des candidats du fait d'erreurs matérielles et de concordance de prix constatées.

La commission d'appel d'offres du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise s'est réunie le 15 mai 2025 et a attribué :

Lot n°1 Signalétique, adhésivage, pose et fournitures de structures portables à l'entreprise RESOSIGN sans montant minimum et pour un montant maximum de 200 000€HT sur la période initiale, ce montant est identique pour chaque période de reconduction.

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 15 mai 2025, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Autorise le Président à signer l'accord-cadre à bons de commande relatif aux prestations d'impression, adhésivage et street-marketing, avec l'entreprise suivante :

Lot n°1 Signalétique, adhésivage, pose et fournitures de structures portables avec l'entreprise RESOSIGN dont l'offre a été jugée économiquement la plus avantageuse sans montant minimum et pour un montant maximum de 200 000€HT sur la période initiale, ce montant est identique pour chaque période de reconduction.

*24 voix pour*

*Grenoble-Alpes Métropole : 14 voix pour*

*Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour*

*Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour*

*Département de l'Isère : 4 voix pour*

**Conclusions adoptées à l'unanimité**

## FINANCES

### **Délibération n°2 Compétences obligatoires - Budget principal - Approbation du compte de gestion 2024**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Nous en venons dans le domaine du budget et à l'approbation du compte de gestion 2024. La parole est au vice-président, Bruno Cattin.

*Bruno Cattin:* Bonjour. Ce que je vous propose : le texte est le même pour les trois budgets, mais ensuite, on passera au vote de manière différente. L'approbation du compte de gestion concerne le service de gestion comptable qui a dressé le compte de gestion de l'année 2024. Le compte de gestion du budget principal, du budget mobilité urbaine et du budget mobilité doit être voté préalablement au compte administratif. Conformément à ce dernier, il n'appelle aucune observation. C'est le cas pour les trois budgets. Je pense que maintenant, on peut passer au vote de manière individuelle.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Je vous propose tout d'abord d'adopter le compte de gestion avec la première délibération qui est relative au budget principal sur ce compte de gestion 2024. Y a-t-il des oppositions ? des abstentions ? C'est adopté à l'unanimité. Je vous en remercie.

#### **Exposé des motifs**

Vu les articles L 5721-1 et suivants du code général des collectivités territoriales,  
Vu les statuts du SMMAG adoptés par délibération du 12 décembre 2024,

Le comptable public du service de gestion comptable (SGC) de Grenoble et métropole dont dépend le syndicat mixte des mobilités de l'aire Grenobloise a dressé le compte de gestion de l'année 2024.

Celui-ci retrace toutes les opérations budgétaires et non-budgétaires effectuées au titre de la gestion de l'exercice 2024, le résultat d'exercice en découlant, ainsi que le résultat des exercices précédents.

Le compte de gestion du budget principal doit être voté préalablement au compte administratif. Conforme à ce dernier, il n'appelle aucune observation.

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 15 mai 2025, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Déclare que le compte de gestion dressé par le comptable public pour l'exercice 2024 du budget principal, visé et certifié par l'ordonnateur, n'appelle ni observation, ni réserve de sa part.

*24 voix pour*

*Grenoble-Alpes Métropole : 14 voix pour*

*Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour*

*Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour*

*Département de l'Isère : 4 voix pour*

**Conclusions adoptées à l'unanimité.**

### **Délibération n° 3 : Mobilités urbaines - Budget annexe mobilités urbaines - Approbation du compte de gestion 2024**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Nous en venons à la délibération relative au budget annexe mobilité urbaine du compte de gestion 2024. Y a-t-il des oppositions ? des abstentions ? Il y en a un qui s'abstient.

Pierre Bejjaji: Pardon, mais sur le compte administratif, on attendait la présentation.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Pour l'instant, on est sur le compte de gestion, monsieur Bejjaji.

Bruno Cattin: On n'est que sur les comptes de gestion et on va aborder le compte administratif.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Je répète. Nous avons engagé le vote sur la délibération relative au budget annexe pour le compte de gestion 2024, budget annexe mobilité urbaine. Y a-t-il des oppositions ? des abstentions ? C'est adopté à l'unanimité.

#### **Exposé des motifs**

Vu les articles L 5721-1 et suivants du code général des collectivités territoriales,  
Vu les statuts du SMMAG adoptés par délibération du 12 décembre 2024,

Le comptable public du service de gestion comptable (SGC) de Grenoble et métropole dont dépend le syndicat mixte des mobilités de l'aire Grenobloise a dressé le compte de gestion de l'année 2024.

Celui-ci retrace toutes les opérations budgétaires et non-budgétaires effectuées au titre de la gestion de l'exercice 2024, le résultat d'exercice en découlant, ainsi que le résultat des exercices précédents.

Le compte de gestion du budget annexe mobilités urbaines doit être voté préalablement au compte administratif. Conforme à ce dernier, il n'appelle aucune observation.

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 15 mai 2025, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Déclare que le compte de gestion dressé par le comptable public pour l'exercice 2024 du budget annexe mobilités urbaines, visé et certifié par l'ordonnateur, n'appelle ni observation, ni réserve de sa part.

*20 voix pour*

*Grenoble-Alpes Métropole : 14 voix pour*

*Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour*

*Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour*

**Conclusions adoptées à l'unanimité.**

#### **Délibération n°4 Mobilités partagées, actives et intermodalités - Budget annexe mobilités partagées - Approbation du compte de gestion 2024**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Enfin, la délibération relative au budget annexe, mobilité partagée, toujours du compte de gestion pour 2024. Y a-t-il des oppositions ? des abstentions ? C'est adopté. Je cède la présidence à Bruno Cattin pour la discussion et les votes du compte administratif 2024.

#### **Exposé des motifs**

Vu les articles L 5721-1 et suivants du code général des collectivités territoriales,  
Vu les statuts du SMMAG adoptés par délibération du 12 décembre 2024,

Le comptable public du service de gestion comptable (SGC) de Grenoble et métropole dont dépend le syndicat mixte des mobilités de l'aire Grenobloise a dressé le compte de gestion de l'année 2024.

Celui-ci retrace toutes les opérations budgétaires et non-budgétaires effectuées au titre de la gestion de l'exercice 2024, le résultat d'exercice en découlant, ainsi que le résultat des exercices précédents.

Le compte de gestion du budget annexe mobilités partagées doit être voté préalablement au compte administratif. Conforme à ce dernier, il n'appelle aucune observation.

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 15 mai 2025, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Déclare que le compte de gestion dressé par le comptable public pour l'exercice 2024 du budget annexe mobilités partagées, visé et certifié par l'ordonnateur, n'appelle ni observation, ni réserve de sa part.

24,75 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 8,75 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

Département de l'Isère : 10 voix pour

**Conclusions adoptées à l'unanimité.**

## **Délibération n°5 : Compétences obligatoires - Budget principal - Approbation du compte administratif 2024**

*Bruno Cattin:* Merci. On va travailler comme on le fait habituellement sur une présentation consolidée. Avant de démarrer cette présentation consolidée, je vais insister sur quelques faits marquants de 2024. L'année 2024 s'est caractérisée tout d'abord par une évolution du périmètre d'intervention du syndicat au travers de deux compléments. Au 1 janvier, sur le territoire du Pays Voironnais, l'ensemble des compétences cycle avec notamment le service Mvélo+ et au 1<sup>er</sup> septembre, le transfert de 20 lignes de cars de la région Auvergne-Rhône-Alpes sur le territoire du Grésivaudan et la délégation de cinq lignes sur celui du Voironnais. En 2024, les contrats d'exploitation avec les délégataires GR4 et la SPM MTAG ont été renouvelés pour six ans à compter du 1 septembre 2024, avec de nouvelles missions, des renforts d'offres et la création de nouvelles lignes.

Le réseau comprend désormais une ligne C8 entre Grenoble Victor-Hugo, Grand'Place, le domaine universitaire, une ligne C9 entre Grenoble, Verdun et Brignoles, une ligne de rocade entre Échirrolles, Marie Curie, le domaine universitaire et le Grésivaudan, et une ligne 90 offrant une liaison plus directe entre Saint-Ismier, Inovalée et la gare de Gières, cadencé sur les horaires TER. Ce nouveau réseau bénéficie également du prolongement de la ligne du tram D jusqu'à la gare de Grenoble, avec une mise en service le 24 août dernier. L'ensemble de ces lignes font désormais partie du nouveau réseau unifié M réso au 1 septembre 2024, avec l'application d'une tarification unique au bénéfice des usagers et à hauteur de 2 €.

De nouvelles lignes de covoiturage ont aussi été proposées avec la création d'une ligne vers Lans-en-Vercors et la transformation de ligne sur le Grésivaudan, afin d'offrir à l'utilisateur de la voiture individuelle une gamme de solutions variées et adaptées à la réalité de chaque territoire. Enfin, et c'est important, suite à l'adoption d'un cadre réglementaire en termes de ressources humaines en fin 2023, il a été procédé sur le premier semestre au recrutement des agents dont les missions sont dédiées au syndicat. Ils étaient préalablement mis à disposition par les EPCI membres.

On va maintenant aborder la présentation consolidée avec le premier point qui concerne le fonctionnement et les recettes de fonctionnement. En 2024, les recettes réelles de fonctionnement s'élèvent à 240 millions d'euros contre 228 en 2023, soit une augmentation de 11,5 millions d'euros. Cette progression provient principalement des produits des usagers, du versement mobilité et de la participation supplémentaire de la région liée au transfert des lignes de cars. Ces recettes sont issues pour 88 % du territoire de la Métropole, avec un montant de 210 millions. Le territoire du Grésivaudan est à l'origine de 11 % des recettes avec un peu plus de 25 millions et le Pays Voironnais est à l'origine de 1 % des recettes. Concernant le Versement de mobilité, le SMMAG lève le VM sur le territoire de Grenoble Alpes Métropole au taux de 2 % et de la communauté de communes du Grésivaudan au taux de 1,30. En 2024, le produit perçu s'élève à 145 millions, en-deçà de la prévision du budget primitif de 146,5. En effet, il est constaté sur le dernier trimestre 2024, un ralentissement de la dynamique du VM. Globalement, le VM reste toujours plus dynamique sur le territoire du Grésivaudan. En 2024, 8 000 établissements ont cotisé aux VM et une trentaine capitalisent à eux seuls près de 40 % de la cotisation de l'exercice. Les 30 premiers établissements de la Métropole ont contribué à hauteur de 43 millions, ce qui représente 34% du territoire. Concernant le Grésivaudan, les 30 premiers établissements ont contribué à hauteur de 9,1 millions d'euros, ce qui représente 56 % du produit du territoire. À noter que le SMMAG perçoit encore une compensation relative au relèvement en 2016 du seuil d'ajustement aux VM de 10 à 11 salariés. Concernant les participations des usagers, elles s'élèvent à 42,5 millions d'euros contre 37,4 millions d'euros en 2023 et elles représentent 18 % des recettes de gestion de l'exercice. Il s'agit principalement des recettes des usagers de M réso pour 41,4 millions contre 36,5 en 2023. Pour la première fois depuis la crise du covid, ces recettes dépassent le montant perçu en 2019. Concernant les participations des collectivités, le soutien des collectivités atteint 41,5 millions d'euros, soit une hausse de 5,5 millions d'euros. Cette hausse est avant tout liée à l'augmentation de la participation de la région de 5,1 millions suite au transfert des lignes de cars. La participation du département et du Pays Voironnais progressent également pour ce dernier. Le Pays

Voironnais, l'augmentation de 0,2 million permet de financer en partie la baisse des tarifs dont bénéficient leurs usagers sur les anciennes lignes de la région.

Concernant les charges réelles de fonctionnement, donc les dépenses de fonctionnement, celles-ci s'élèvent à 220 millions d'euros contre 199 millions d'euros l'année dernière, soit une augmentation de l'ordre de 21 millions d'euros. Plus des trois quarts de la progression des charges de fonctionnement proviennent de l'augmentation, pour 16,7 millions, des coûts de l'ensemble des contrats d'exploitation, dont 4 millions d'euros pour le coût des lignes transférées de la région. Le solde provient des autres charges de gestion, plus 1,5 million, notamment liées à la hausse de l'enveloppe affectée aux aides à l'achat de vélos, à la masse salariale et aux différentes charges financières.

Concernant l'exploitation des réseaux, le coût d'exploitation du réseau de transport en commun s'élève à 173,2 millions d'euros et représente 89 % des charges de gestion courante. Le forfait de charges versées à la SPL MTAG est de 152,2 millions, en augmentation de 10,7 millions, mais cela inclut de nouvelles missions et la gestion de nouvelles lignes. La charge de la DSP confiée à GR4 s'élève à 15,6 millions d'euros, en augmentation de 2,7 millions. Puis on retrouve les 5,4 millions de nouveaux contrats transférés de la Région sur les quatre derniers mois. Concernant les ratios financiers, l'épargne brute ou la capacité d'autofinancement s'élève à 19,5 millions d'euros, contre 29,5 millions d'euros en 2023, soit une baisse réduite de 10 millions d'euros. Concernant l'épargne nette, il en ressort une épargne nette après remboursement nette du capital de la dette, qui atteint 8 millions d'euros, également en baisse de 10 millions d'euros par rapport à 2023. Ce niveau d'épargne reste insuffisant pour couvrir le remboursement de la dette en l'absence de la participation au titre de la dette récupérable de la Métropole et du département à hauteur de 15,75 millions chacun, participation qui se termine fin 2025. Même si la Métropole confirme son intention de poursuivre son soutien au SMMAG à hauteur de 15,75 millions d'euros, toutes choses égales par ailleurs, l'épargne nette resterait négative. La diminution des 10 millions d'euros de l'épargne nette se répartit entre les territoires : 5 millions d'euros qui proviennent de la Métropole, passant de 12,7 millions d'euros à 7,6 millions qui permet toutefois un autofinancement de 21 %. Le Grésivaudan, on passe de 4,8 millions d'euros à 0,4 millions mais on a un autofinancement de 7 %, et le Pays Voironnais passe de 0,7 million d'euros à une épargne nette légèrement négative de 36 k€, ce qui permet un investissement de 1,1 million d'euros. L'épargne nette de 8 millions d'euros permet de financer 19 % des investissements. Cette baisse de la part des investissements autofinancés est non seulement due à la réduction de l'épargne nette, mais aussi à une forte augmentation des investissements.

On va passer maintenant aux investissements et notamment aux dépenses d'investissement. Les dépenses d'équipement réalisées en 2024 s'élèvent à 41,7 millions d'euros, soit une progression de 17,3 millions d'euros par rapport à 2023, dont l'essentiel, à hauteur de 15,8 millions d'euros, est en lien avec les transports publics. Les taux de réalisation des crédits se stabilisent à 67 %. La Métropole concentre à elle seule 85 % des dépenses d'équipement réalisées, soit 35,3 millions d'euros, contre 19,8 en 2023. Celles-ci concernent principalement l'acquisition de bus électriques, l'extension de la ligne C1 ainsi que des équipements prévus au PPI MTAG. Les dépenses du réseau tram 15,2 millions sont également en hausse de 11,8 millions d'euros par rapport à 2023. On a 4,1 millions d'euros sur la billettique et le système d'aide à l'exploitation. Enfin, on a 2,8 millions d'investissements sur les bâtiments prévus au PPI MTAG.

Sur le territoire du Grésivaudan, les dépenses s'élèvent à 5,2 millions d'euros, contre 4,3 millions d'euros. Ça concerne principalement les dépenses de travaux sur les PEM de la Bâtie, du Pré de l'eau et de la gare de Goncelin. L'aménagement de réalisation de piste cyclable pour la passerelle de Brignoles et des travaux d'aménagement du réseau de bus sur les abris voyageurs et la billettique. Sur le territoire du Pays Voironnais, les dépenses d'équipement s'élèvent à 0,2 million, comprenant des aménagements sur les P+R de Mauvernay et de Rive, le PEM du Moirans ou encore le covoiturage.

Concernant le financement des investissements, les investissements hors dette sont financés à hauteur de 19 %, je l'ai dit tout à l'heure. Ils bénéficient de subventions à hauteur de 5,2 millions d'euros. Les produits de cession s'élèvent à 3,4 millions d'euros en 2024, l'essentiel provient de la reprise des bus électriques par Alstom. Pour compléter ces financements, il a été utilisé le résultat de clôture de 2023 de 17,5 millions d'euros, ce qui a permis de limiter le recours à l'emprunt à 7 millions. Sur le territoire de la Métropole, les dépenses d'équipement de 35,3 millions d'euros sont financés à hauteur de 21 %, bénéficient de 4,6 millions de subventions. En complément, il a été utilisé 13,3 millions d'euros du résultat 2023 et recouru à un emprunt de 6,4 millions. Le résultat de clôture devient déficitaire de 3,2 millions d'euros. Sur le territoire du Grésivaudan, les dépenses d'équipement de 5,1 millions sont autofinancées à hauteur de 7 % et bénéficient de 0,3 million d'euros de subvention. En complément, il a été utilisé 3,8 millions du résultat de 2023, avec un résultat de clôture qui reste excédentaire de 4,2 Millions d'euros. Sur le territoire du Pays Voironnais, les dépenses d'équipement de 1,1 million d'euros bénéficient de 25 % de subvention, soit 0,3 million d'euros. En complément, il a été utilisé 0,3 million d'euros du résultat de 2023 et on a recouru à un emprunt de 0,6 million d'euros. Le résultat de clôture devient déficitaire de l'ordre de 0,3 million d'euros.

Concernant l'encours de la dette, il s'élève à 484 millions d'euros au 31 décembre 2024 contre 519,8 millions d'euros au 31 décembre 2023, soit un désendettement qui est important de 36,1 millions d'euros, dont 31,5 millions d'euros conformes au protocole de 2015. À noter, et c'est important, que depuis le 1 janvier 2020, le SMMAG s'est désendetté de 164,5 millions d'euros. L'encours de la dette est composé de plusieurs choses : 22,9 millions d'avances remboursables versées par l'État, 31,5 millions d'euros d'encours de la dette qui est récupérable auprès du département et de la Métropole, 427,2 millions d'euros d'encours de dette Métropole, 2,4 millions d'encours de la dette du Pays Voironnais, dont 1,6 de dette transférée, sous forme de dette récupérable. Le Grésivaudan n'a plus de dette propre, l'emprunt a été remboursé par anticipation sur l'année 2024. Il ne reste donc plus que 0,15 % d'avance remboursable de l'État sur le territoire du Grésivaudan. Pour rappel, les 22,9 millions d'euros remboursables de l'État commenceront à être remboursés en 2025 jusqu'à la date limite de remboursement de 2031, soit sur une durée de six années. J'en ai terminé pour cette présentation consolidée de l'ensemble des budgets au sein du SMMAG. Sylvain peut peut-être participer aux débats, mais ensuite, j'assurerai le vote, budget par budget.

*Luc Rémond:* Bonjour à tous. Je voudrais quand même souligner que ce compte administratif qui est certes toujours un exercice très technique, qui révèle la réalité financière de ce qui a été le SMMAG en 2024, met quand même en évidence une chose importante, c'est toute la montée en compétence et en charge du syndicat, avec notamment les lignes express récupérées de la Région, mais aussi le développement du covoiturage et tout ce qui est fait, aussi, le transfert des services vélo du Pays Voironnais qui a été fait en 2024. Ça révèle bien la montée en compétence du syndicat et qui est complété depuis le 1 janvier 2025 par la pleine compétence sur l'ensemble du territoire, avec les dernières compétences transférées par le Pays Voironnais. Au-delà de ça, des chiffres et de ce que ça révèle, je voudrais aussi remercier tout le travail des services parce que c'est quand même une charge importante d'absorber tout ça. Il y a ce qui est évident et qui apparaît dans le compte administratif, récupérer les lignes express et autres. Puis il y a tout ce qui n'apparaît pas vraiment dans le compte administratif, ce qui a été fait, et je l'évoquais dans un rapport un peu plus loin, c'est sur l'harmonisation de la tarification qui a été quand même un travail important mené et qui n'apparaît pas forcément dans le compte administratif, parce que c'est du temps. Je voudrais remercier l'ensemble des services sur la tarification, Laëtitia Rabih qui était la pilote du groupe de travail là-dessus, qui a permis aujourd'hui d'aboutir à une grille de tarification sur l'ensemble de nos trois territoires et qui aujourd'hui permet d'avoir un système de transport de plus en plus performant, de plus en plus facile et de plus en plus adapté aux besoins de nos concitoyens.

*Bruno Cattin:* Coralie ?

*Coralie Bourdelain:* Je souscris tout à fait à ce que vient de dire Luc. Je rajouterai également la mise en place du nouveau réseau qui a été sur notre territoire plébiscité. Vraiment, ça a été un gros changement sur notre territoire. Je voulais aussi remercier le travail des services parce que suite à la mise en place de ce réseau, forcément, il y a eu des adaptations à faire et ils ont été très réactifs pour pouvoir les apporter, quand il y avait à certains endroits des adaptations à faire, elles ont été faites rapidement. Puis tout le travail qui a été fait aussi sur les lignes pour monter dans nos stations, parce que là aussi, il y avait énormément de tarifs différents, d'opérateurs différents, et on est arrivé à proposer une offre SMMAG qui est cohérente. Il y aura peut-être encore bien évidemment toujours des améliorations à apporter, mais ce sont des choses qui sont importantes sur l'année 2024. Puis tous les projets qu'on continue à faire sur notre territoire, surtout au niveau des aménagements cycle.

*Bruno Cattin:* Je crois que Laëtitia a demandé la parole.

*Laëtitia Rabih:* Merci Bruno Cattin, à la fois pour cette présentation. Le Voironnais s'est aussi exprimé, le vice-président, et également, la vice-présidente pour le Grésivaudan. Je souhaitais aussi, pour la Métropole, apporter ma lecture. Déjà, vraiment, je pense qu'on peut se féliciter et aussi se remercier mutuellement que trois EPCI puissent ainsi travailler main dans la main et avoir des convergences qui n'ont pas perdu de temps. C'est-à-dire que nous avons fait un travail sous la houlette de notre président et bien entendu de l'ensemble des services que nous remercions aussi, je me joins totalement à ce qui a été dit, mais nous avons quand même réussi à faire converger à la fois le réseau unifié, ça a été dit. Depuis le 1 septembre 2024, la tarification unique pour l'ensemble des usagers du réseau des trois EPCI, M réso, une ligne de tram qui a pu être agrandie, des horizons qui ont été travaillés, qui n'apparaissent pas en tant que tel dans le compte administratif, mais qui pourtant ont été travaillés pour avoir et se donner les capacités d'un horizon d'agrandissement et de prolongement du réseau, l'ensemble des lignes qui offrent beaucoup plus de pénétrantes, des lignes qui ont été aussi recalibré en fonction des besoins. Je crois que ce sont quand même des choses qui sont d'importance, qui ont été menées de concert.

Je vois aussi toute la prospective qui a pu être faite autour de l'étoile ferroviaire. Je souhaite aussi souligner ce travail qui a été porté également par le président, par les vice-présidents et les services, qui n'est pas forcément présent non plus ou mis en avant sur le compte administratif, mais qui est et qui constitue le travail de ce syndicat. Concernant l'Appli M qui est davantage un sujet que je travaille, je crois qu'il faut aussi saisir cette occasion du compte administratif pour valoriser ce que nous avons engagé. Nous avons une Appli M qui, outre peut être une calculatrice d'itinéraire, est aussi une véritable boutique, il permet un véritable accès au droit simplifié de tout un chacun pour transférer ses données personnelles confidentielles pour bénéficier de la tarification solidaire qui, on le sait, on l'a souvent dit, mais s'ouvre et s'est élargie à encore plus de foyers.

Ce sont 452 k€ qui ont été engagés en fonctionnement et 802 k€ en investissement. Je souhaite valoriser cette application qui, à mon sens, prendra et a déjà énormément de comptes qui ont été transférés et des comptes qui s'ouvrent également chaque jour davantage et où on retrouve vraiment une application totalement dédiée à notre réseau et qui comporte également tous les services de nos partenaires, notamment de notre opérateur bus et tram. Merci beaucoup pour cette belle année de travail qui se restitue ce matin. Je dirais bravo à l'ensemble des équipes du syndicat.

*Bruno Cattin:* Il n'y a pas d'autre demande de prise de parole ? Je crois qu'on va demander à Sylvain de sortir quelques minutes et de nous retrouver très vite. Je vous propose de passer au vote de l'approbation du compte administratif.

*Pierre Bejjaji:* Juste avant le vote, une petite explication de vote. Nous nous abstenons, je crois que nous avons deux pouvoirs, donc quatre pour la questure, quatre abstentions sur ce compte administratif. Ce n'est pas une surprise, nous ne sommes pas dans l'exécutif, donc nous n'avons pas participé à l'élaboration de ce compte administratif. Sans surprise non plus, nous n'avons pas voté le budget. Par pure cohérence, nous allons nous abstenir sur ce compte administratif, puis rappeler quand même les quelques points de désaccord sur la stratégie financière qui a été choisie par le syndicat avec la priorité au désendettement, ça a été montré, alors que nous pensons, depuis 2020, et avec la grave crise du covid qui a touché notre opérateur MTAG, on aurait pu travailler autrement et assouplir le protocole de désendettement. Ça a été au détriment d'une trajectoire d'investissement. On a vu tout à l'heure, d'ailleurs, au niveau des Cinq minutes de l'Observatoire, les investissements en P+R, il n'y en a quasiment pas eu, mais il y a d'autres exemples. On aurait pu expérimenter des gratuités ciblées le week-end. On a un contrat d'OSP qui est tendu pour l'opérateur MTAG avec des réductions d'offre et des PTA. Pour toutes ces raisons, nous allons nous abstenir.

*Bruno Cattin:* Je vous propose de revenir sur le vote concernant l'approbation du compte du budget principal. Est-ce qu'il y a des oppositions ? A priori, non. Des abstentions ? Au titre de quatre. Le compte de la gestion du compte administratif est validé.

### Exposé des motifs

Vu les articles L 5721-1 et suivants du code général des collectivités territoriales, et plus particulièrement les articles L 612-12 à L 612-14 ;

Vu les statuts du SMMAG adoptés par délibération du 12 décembre 2024,

Le code général des collectivités territoriales dispose que l'ordonnateur rend compte annuellement des opérations budgétaires exécutées au cours d'un exercice budgétaire par l'établissement du compte administratif qui lui est rattaché.

Le compte administratif a pour vocation :

- de rapprocher les prévisions ou autorisations inscrites au budget des réalisations effectives, tant en dépenses qu'en recettes ;
- de présenter les résultats comptables de l'exercice ;
- d'être soumis pour approbation à l'assemblée délibérante qui l'arrête définitivement par vote avant le 30 juin de l'année qui suit la clôture de l'exercice.

Le détail du compte administratif 2024 du budget principal est présenté au sein de la maquette et du rapport d'analyse annexés à la présente délibération.

En synthèse, les résultats 2024 de ce budget sont les suivants :

en M€		Dépenses	Recettes	NET
Fonctionnement	Résultat antérieur (002)		1,6	1,6
	Résultat de l'exercice	150,2	150,4	0,2
	<b>Résultat cumulé de section</b>	<b>150,2</b>	<b>152,1</b>	<b>1,90</b>
Investissement	Résultat antérieur (001)	0,9		-0,9
	Résultat de l'exercice	3,20	2,20	-1,00
	<b>Résultat cumulé de section</b>	<b>4,10</b>	<b>2,20</b>	<b>-1,90</b>
<b>Résultat Global de Clôture</b>		<b>154,30</b>	<b>154,30</b>	<b>0,00</b>

Après que le compte de gestion ait été approuvé, et que le Président se soit retiré et délégué la présidence du comité au vice-président Bruno CATTIN ;

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 15 mai 2025, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve le compte administratif 2024 du budget principal du syndicat mixte des mobilités de l'aire Grenobloise (SMMAG).

*19 voix pour - 4 abstentions (Pierre BEJJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Alban ROSA)  
Grenoble-Alpes Métropole : 9 voix pour - 4 abstentions (Pierre BEJJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Alban ROSA)*

*Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour*

*Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour*

*Département de l'Isère : 4 voix pour*

**Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.**

### **Délibération n°6 : Mobilités urbaines - Budget annexe mobilités urbaines - Approbation du compte administratif 2024**

*Bruno Cattin:* On va passer la même chose sur l'approbation du budget annexe des mobilités urbaines. Est-ce qu'il y a des oppositions ? Je n'en vois pas. Des abstentions ? Quatre. Le reste sont des voix favorables. Il y a l'approbation du compte administratif des mobilités urbaines.

#### **Exposé des motifs**

Vu les articles L 5721-1 et suivants du code général des collectivités territoriales, et plus particulièrement les articles L 612-12 à L 612-14 ;

Vu les statuts du SMMAG adoptés par délibération du 12 décembre 2024,

Le code général des collectivités territoriales dispose que l'ordonnateur rend compte annuellement des opérations budgétaires exécutées au cours d'un exercice budgétaire par l'établissement du compte administratif qui lui est rattaché.

Le compte administratif a pour vocation :

- de rapprocher les prévisions ou autorisations inscrites au budget des réalisations effectives, tant en dépenses qu'en recettes ;
- de présenter les résultats comptables de l'exercice ;
- d'être soumis pour approbation à l'assemblée délibérante qui l'arrête définitivement par vote avant le 30 juin de l'année qui suit la clôture de l'exercice.

Le détail du compte administratif 2024 du budget annexe mobilités urbaines est présenté au sein de la maquette et du rapport d'analyse annexés à la présente délibération.

En synthèse, les résultats 2024 de ce budget sont les suivants :

en M€		Dépenses	Recettes	NET
Fonctionnement	Résultat antérieur (002)		11,30	11,30
	Résultat de l'exercice	230,00	231,50	1,50
	<b>Résultat cumulé de section</b>	<b>230,00</b>	<b>242,80</b>	<b>12,80</b>
Investissement	Résultat antérieur (001)	7,10		-7,10
	Résultat de l'exercice	101,30	95,20	-6,10
	<b>Résultat cumulé de section</b>	<b>108,40</b>	<b>95,20</b>	<b>-13,20</b>
<b>Résultat Global de Clôture</b>		<b>338,40</b>	<b>338,00</b>	<b>-0,40</b>

Après que le compte de gestion ait été approuvé, et que le Président se soit retiré et délégué la présidence du comité au vice-président Bruno CATTIN ;

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 15 mai 2025, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve le compte administratif 2024 du budget annexe mobilités urbaines du syndicat mixte des mobilités de l'aire Grenobloise (SMMAG).

*15 voix pour - 4 abstentions (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Alban ROSA)*  
*Grenoble-Alpes Métropole : 9 voix pour - 4 abstentions (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Alban ROSA)*  
*Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour*  
*Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour*  
**Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.**

**Conclusions adoptées à l'unanimité.**

### **Délibération n°7 : Mobilités partagées, actives et intermodalités - Budget annexe mobilités partagées - Approbation du compte administratif 2024**

*Bruno Cattin:* On va passer au dernier point, c'est les mobilités partagées, actives et intermodalités. Est-ce qu'il y a des oppositions ? Non. Des abstentions ? Au titre de quatre. Le compte administratif 2024 est validé. Merci. Je pense qu'on peut rappeler Sylvain. Donc pas d'opposition, quatre abstentions, l'ensemble des points ont été validés sur les comptes administratifs des trois budgets.

#### **Exposé des motifs**

Vu les articles L 5721-1 et suivants du code général des collectivités territoriales, et plus particulièrement les articles L 612-12 à L 612-14 ;  
Vu les statuts du SMMAG adoptés par délibération du 12 décembre 2024,

Le code général des collectivités territoriales dispose que l'ordonnateur rend compte annuellement des opérations budgétaires exécutées au cours d'un exercice budgétaire par l'établissement du compte administratif qui lui est rattaché.

Le compte administratif a pour vocation :

- de rapprocher les prévisions ou autorisations inscrites au budget des réalisations effectives, tant en dépenses qu'en recettes ;
- de présenter les résultats comptables de l'exercice ;
- d'être soumis pour approbation à l'assemblée délibérante qui l'arrête définitivement par vote avant le 30 juin de l'année qui suit la clôture de l'exercice.

Le détail du compte administratif 2024 du budget annexe mobilités partagées est présenté au sein de la maquette et du rapport d'analyse annexés à la présente délibération.

En synthèse, les résultats 2024 de ce budget sont les suivants :

en M€		Dépenses	Recettes	NET
Fonctionnement	Résultat antérieur (002)		5,10	5,10
	Résultat de l'exercice	10,10	8,70	-1,40
	<b>Résultat cumulé de section</b>	<b>10,10</b>	<b>13,80</b>	<b>3,70</b>
Investissement	Résultat antérieur (001)	3,70		-3,70
	Résultat de l'exercice	7,90	8,80	0,90
	<b>Résultat cumulé de section</b>	<b>11,60</b>	<b>8,80</b>	<b>-2,80</b>
<b>Résultat Global de Clôture</b>		<b>21,70</b>	<b>22,60</b>	<b>0,90</b>

Après que le compte de gestion ait été approuvé, et que le Président se soit retiré et délégué la présidence du comité au vice-président Bruno CATTIN ;

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 15 mai 2025, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve le compte administratif 2024 du budget annexe mobilités partagées du syndicat mixte des mobilités de l'aire Grenobloise (SMMAG).

*21,625 voix pour - 2,5 voix abstentions (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Alban ROSA)*

*Grenoble-Alpes Métropole : 5,625 voix pour ; 2,5 abstentions (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Alban ROSA)*

*Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour*

*Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour*

*Département de l'Isère : 10 voix pour*

**Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.**

## PARTENARIATS - ADHESIONS - SUBVENTIONS

### **Délibération n°8 ; Compétences obligatoires - Renouvellement de l'adhésion au GART pour l'année 2025**

*Bruno Cattin:* j'enchaîne sur le renouvellement de l'adhésion au garde. Depuis sa création en 1981, le Groupement des autorités responsables de transport, le GART, a pour objectif d'accompagner et de développer la mobilité durable grâce aux transports publics et aux modes alternatifs à la voiture utilisée de manière individuelle. Le GART accompagne plus de 200 adhérents. L'adhésion à cet organisme concerne l'ensemble du territoire du SMMAG sur lequel le GART opère ses missions en matière de mobilité. C'est pourquoi, dans le cadre de cette adhésion, il est proposé de verser une cotisation pour l'année 2025 qui s'établit à 0,053 € par habitant sur les trois territoires, soit un montant s'élevant à 30 210 € pour le SMMAG. L'objectif est de décider de renouveler l'adhésion au GART pour l'année 2025, moyennant une cotisation de 30 210 €. Je vous propose de passer au vote. Est-ce qu'il y a d'abord des demandes de prise de parole ? Je n'en vois pas. Est-ce qu'il y a des oppositions ?

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Je ne prends pas part au vote.

*Bruno Cattin:* Tu ne prends pas part au vote parce que tu es membre du GART. Est-ce qu'il y a des oppositions ? Non. Des abstentions ? Non. Ce point est validé.

#### **Exposé des motifs**

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

Vu les statuts du SMMAG adoptés par délibération du 12 décembre 2024,

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

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

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

Telle que définie à l'article L. 1231-1 du code des transports, le SMMAG exerce, sur le ressort territorial de Grenoble-Alpes Métropole, de la Communauté de Communes du Grésivaudan et de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais, la compétence d'autorité organisatrice des mobilités (transféré par ces trois membres).

L'adhésion à cet organisme concerne l'ensemble du territoire du SMMAG sur lequel le GART opère ses missions en matière de mobilités. C'est pourquoi, dans le cadre de cette adhésion, il est proposé de verser une cotisation pour l'année 2025 s'établissant à 0,053 € par habitant, sur les trois territoires, soit un montant s'élevant à 30 210 € pour le SMMAG.

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 15 mai 2025, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide de renouveler l'adhésion au GART pour l'année 2025,

- Autorise le versement de la cotisation s'élevant à 30 210 €.

*20 voix pour - 4 départs (Sylvain LAVAL, Dominique ESCARON, Laetitia RABIH, François BERNIGAUD)*

*Grenoble-Alpes Métropole : 11 voix pour - 3 départs (Sylvain LAVAL, Dominique ESCARON, Laetitia RABIH)*

*Communauté de communes Le Grésivaudan : 2 voix pour - 1 départ (François BERNIGAUD)*

*Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour*

*Département de l'Isère : 4 voix pour*

**Conclusions adoptées à l'unanimité.**

## **DELEGATION DE SERVICE PUBLIC**

### **Délibération n°9 : Délégation de service public - Mobilités Urbaines - Avenant N°1 au contrat de délégation de service public conclu avec GR4 Mobilités pour l'exploitation de M Réso sur le territoire du Grésivaudan**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci beaucoup, Monsieur le Vice-président. Nous en venons à une délibération relative aux mobilités urbaines et à un avenant numéro un au contrat de délégation de service public conduits avec l'opérateur GR4 Mobilités. Vous le savez, en juillet 2025, nous avons conclu une convention de délégation de service public avec la société GR4 Mobilités pour l'exploitation du réseau de transport en commun sur le territoire du Grésivaudan, pour une durée de six ans, qui court jusqu'en août 2030. Comme souvent, il est apparu nécessaire de compléter certains éléments de cette convention et de l'adapter, et en l'occurrence, ce ne sont pas des modifications majeures.

Les modifications sont liées à la création du nouveau réseau de transport en commun unifié, qui n'étaient pas toutes connues au moment de la rédaction du cahier des charges, et qu'il convient de mettre en concordance, ainsi qu'au transfert d'un certain nombre de lignes par la Région auprès du SMMAG. C'est l'objet de l'ensemble de ces modifications qui sont listées dans la présente délibération. Je vous en fais grâce, vous avez un tableau, un certain nombre de listing. C'est une mise en

conformité et une mise à jour suite aux évolutions récentes. Est-ce que cette délibération appelle des observations ? Monsieur Bejjaji.

*Pierre Bejjaji:* Juste une explication de vote. Nous nous abstiendrons sur cette délibération. Je crois que sur le contrat GR4, nous avons voté contre, si je me rappelle, ou nous nous sommes abstenus. Enfin, nous ne l'avons pas validé. Partant du principe que nous avons un outil 100 % public sur le territoire métropolitain, et même si nous savons que c'est quand même l'horizon, à un moment donné, d'avoir un seul exploitant, nous pensons qu'on aurait pu anticiper et étendre les missions et le contrat d'OSP de MTAG au Grésivaudan. Juste pour rappeler que là, cet avenant coûte un million d'euros en plus, même si c'est justifié et qu'il n'y a aucun débat sur ces un million d'euros, alors que chaque fois qu'on a un avenant sur des contrats, il y a toujours des discussions, notamment à ma droite sur « c'est trop cher », « on aurait pu faire des économies », et cetera. Pour ces deux raisons, nous nous abstiendrons.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Monsieur Rémond, je vous en prie.

*Luc Rémond:* Je ne crois pas qu'il ait été dit un jour que l'objectif était d'unifier sur un seul opérateur. Je ne suis pas du tout d'accord avec ce genre de chose. Chaque territoire et la diversité des sociétés de transport, c'est une richesse et qu'avoir un seul opérateur, ce serait tuer toute une série d'entreprises. Ce n'est vraiment pas, je pense, l'intérêt du SMMAG du territoire des usagers d'avoir à un moment d'unifier sous une seule, j'allais dire, entreprise, l'ensemble du réseau de transport. Ça n'a aucune justification à mon sens. Les choses peuvent très bien continuer comme elles sont, avec une diversité de partenaires, ça fait toute la richesse de nos territoires.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Monsieur Bejjaji ?

*Pierre Bejjaji:* Ça a le mérite d'être clair. On voit bien là les divergences politiques sur ce sujet-là.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Je ne sais pas si c'est une histoire de divergences politiques, monsieur Bejjaji, mais permettez-moi quand même d'être un peu surpris par votre propos. Il y a à la fois une forme, comme toujours, d'idéologie assez chronique, assez déconnectée du réel et une forme d'ingérence qui est absolument surprenante de votre part. Vous qui nous parlez toute la journée de respecter les volontés des uns et des autres, d'un certain nombre de décisions de collectivités, vous venez nous expliquer comment le territoire du Grésivaudan ou du Voironnais devrait avoir la conception de gestion de son réseau de transport. Sans compter que ce que vous racontez n'a absolument aucun sens puisque vous ignorez les réalités de fonctionnement. Aujourd'hui, aucun opérateur, quel qu'il soit, public ou privé, n'est en capacité d'œuvrer seul sur l'ensemble du territoire du SMMAG, avec un réseau de la densité et du nombre de kilomètres que nous avons. C'est forcément un travail partenarial, qu'il soit public ou privé. Même l'opérateur principal de la Métropole, que vous connaissez bien, est obligé de travailler avec des transporteurs privés en complémentarité sur le réseau, ça ne pose aucun problème, ça ne change rien au fait que la collectivité cadre son contrat, met ses critères et son cahier des charges et a donc la maîtrise de ces coûts de fonctionnement, qu'il soit public ou privé. Vraiment, votre remarque n'a pas grand sens. Aujourd'hui, que ce soit sur l'intégralité des trois territoires, le fonctionnement est similaire et il est en bonne articulation. Je pense que les opérateurs de transport du territoire qui sont aussi tout simplement des personnes qui rendent des services publics, ce sont des opérateurs privés qui rendent des services publics, qui emploient aussi de nombreux salariés qui sont des habitants du territoire, qui pour certains, peut-être même, habitent votre commune, monsieur Bejjaji, sont très heureux aujourd'hui d'apprendre et de savoir qu'ils n'auraient pas le droit avec vous d'opérer sur le territoire parce qu'il faudrait avoir un statut 100 % public. Je ne sais vraiment pas dans quel monde vous vivez. Ces propos n'ont vraiment aucun sens et sont assez consternants pour tout vous dire, parce que ce n'est pas ça qui fait l'efficacité d'un réseau de transport en commun, et c'est pourtant ce qu'attendent nos usagers, monsieur Bejjaji, et qui doit fonctionner aussi au juste prix et avec son fonctionnement. Parce que comme vous le savez, rien n'est gratuit. Je vous propose de mettre aux voix cette délibération. Y a-t-il des oppositions ? des abstentions ? Il y en a quatre. La délibération est adoptée. Je vous en remercie.

### **Exposé des motifs**

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,  
Vu les statuts du SMMAG adoptés par délibération du 12 décembre 2024,  
Vu l'article L.3135-1 et R.3135-5 du Code de la commande publique ;

Vu le contrat de délégation de service public de transport public collectif de voyageurs conclu avec la société GR4 Mobilités le 12 juillet 2024 ;

Le 12 juillet 2024, une convention de délégation de service public a été conclue avec la société GR4 Mobilités pour la gestion et l'exploitation du réseau de transports en commun du territoire du Grésivaudan, pour une durée de six ans, jusqu'au 31 août 2030.

Depuis l'entrée en vigueur de la convention, le 1er septembre 2024, il est apparu nécessaire, dans l'intérêt du service délégué, de compléter certaines stipulations de la convention initiale et de l'adapter à la marge, sans modification d'aucun de ses éléments essentiels.

Les modifications apportées sont liées à la création du réseau unifié M réso dont les caractéristiques n'étaient pas toutes connues au moment de la rédaction du cahier des charges pour l'appel d'offre publié par le SMMAG en octobre 2023, ainsi qu'au transfert de lignes auparavant gérées par la Région Auvergne Rhône Alpes. Enfin, l'avenant tient compte de la mise à disposition de véhicules autocars propriété du SMMAG à la société GR4 Mobilités.

Les modifications apportées au contrat consistent notamment à :

- Préciser, dans les cas de situations perturbées prévues sur le réseau, les exigences concernant l'information voyageur à apporter par l'opérateur,
- Gérer le bail commercial de l'agence M de Crolles directement par GR4,
- Renforcer les moyens commerciaux des lignes Destinations Neige,
- Installer des toilettes provisoires pour les conducteurs en gares de Goncelin et de Brignoud, dans l'attente des équipements permanents prévus à ces terminus,
- Clarifier les attendus sur la politique commerciale, marketing et communication dans le cadre de la mission centralisée de communication confiée à MTAG pour le M réso,
- Prendre en compte des ajustements d'offre réalisés sur le réseau depuis la rentrée scolaire afin d'améliorer et ajuster certaines dessertes et amplitudes horaires,
- Ajuster le périmètre d'intervention de GR4 Mobilités sur les parkings relais, celui de Pré-de-l'Eau ayant été confié à la SPL MTAG,
- Intégrer la gestion des bornes d'alimentation pour les voitures électriques dans les parcs relais du Grésivaudan,
- Assurer les adaptations billettiques liées à l'intégration des lignes périurbaines transférées et déléguées par la Région,
- Reverser à l'exploitant les frais engagés pour la livrée temporaire des autocars des lignes M Réso (lignes Grésivaudan et affrétées de M TAG) et prévoir les coûts de la nouvelle livrée,
- Intégrer les frais liés à la livrée définitive des véhicules,
- Détailler les obligations de GR4 Mobilités dans le cadre de la mise à disposition du matériel roulant autocar propriété du SMMAG,
- Préciser les conditions de reversement des recettes,
- Corriger des erreurs matérielles sur l'objectif de recettes et la tarification
- Modifier l'objectif de recettes des lignes Destinations Neige et Nature pour prendre en compte des changements tarifaires et des modifications d'offre,
- Substituer des indices devenus caducs dans la formule de révision du contrat,
- Intégrer la gratuité du support carte OURA pour les premières demandes de titres solidaires,
- Apporter des correctifs à l'annexe 13 sur le reporting et la comitologie, touchant le rythme des réunions et la procédure d'alerte en cas d'incident sur le réseau.

L'ensemble des mesures proposées dans l'avenant n°1 s'élève à 903 K€ HT sur la durée du contrat. Les tableaux ci-après récapitulent les impacts financiers de dépenses et de recettes ainsi que le coût net pour le SMMAG :

Objectif de recettes			
En K€ 2024	Contrat initial	Avenant 1	Avenant 1 yc contrat
2024 (sept à déc)	124K€	- €	124K€
2025	627K€	14K€	640K€
2026	631K€	14K€	645K€
2027	635K€	14K€	649K€
2028	638K€	14K€	652K€
2029	641K€	14K€	655K€
2030 (janvier à août)	512K€	13K€	524K€
<b>Total</b>	<b>3 807K€</b>	<b>81K€</b>	<b>3 888K€</b>

Total des charges de l'opérateur - hors reversement de recettes			
En K€ 2023	Contrat initial	Avenant 1	Avenant 1 yc contrat
2024 (sept à déc)	4 998K€	0K€	4 998K€
2025	14 162K€	271K€	14 433K€
2026	13 472K€	159K€	13 630K€
2027	13 530K€	160K€	13 690K€
2028	13 684K€	141K€	13 825K€
2029	13 766K€	141K€	13 906K€
2030 (janvier à août)	9 222K€	113K€	9 335K€
<b>Total</b>	<b>82 834K€</b>	<b>984K€</b>	<b>83 818K€</b>

Cout net pour le SMMAG				
En K€ 2023	Contrat	Avenant 1	Avenant 1 yc contrat	Delta
2024 (sept à déc)	4 874K€	0 €	4 874K€	0,00%
2025	13 535K€	258K€	13 793K€	1,90%
2026	12 841K€	145K€	12 986K€	1,13%
2027	12 895K€	146K€	13 041K€	1,13%
2028	13 046K€	127K€	13 173K€	0,97%
2029	13 125K€	127K€	13 252K€	0,97%
2030 (janvier à août)	8 710K€	100K€	8 810K€	1,15%
<b>Total</b>	<b>79 027K€</b>	<b>903K€</b>	<b>79 930K€</b>	<b>1,14%</b>

L'avenant n°1 au contrat de DSP induit une variation de +1,14%.

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 15 mai 2025, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve l'avenant n°1 au contrat de délégation de service public conclu avec la société GR4 Mobilités tel qu'annexé à la présente délibération,
- Autorise le Président à signer ledit avenant n°1

16 voix pour - 4 abstentions (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Alban ROSA)  
 Grenoble-Alpes Métropole : 10 voix pour - 4 abstentions (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Alban ROSA)  
 Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour  
 Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour  
**Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.**

## RELATIONS AVEC LES USAGERS ET OPERATEURS DE MOBILITE

### **Délibération n°10 : Mobilités partagées, actives et intermodalités - Avenant n°4 à la convention de mandat et au marché 2023-62 pour le service de cartes prépayées distribuées dans le cadre de la mise en place de la Zone ZFE 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 la mobilité partagée et un avenant numéro quatre à la convention de mandat et aux marchés 2023 pour le service de cartes prépayées distribuées dans le cadre de la mise en place de la zone à faible émission. La parole est à la vice-présidente Laëtitia Rabih.

*Laëtitia Rabih:* Merci, Monsieur le Président et merci aussi pour votre synthèse puisque tout est dans ce que vous venez d'annoncer. Vous le savez, le SMMAG avait contracté par délibération en mai 2023 un accord-cadre qui concernait les prestations relatives aux cartes bancaires prépayées qui étaient distribuées dans le cadre de la mise en place de la zone à faible émission pour les voitures particulières, les deux roues motorisées dans la Métropole grenobloise. Nous avons fait appel à un prestataire externe spécialisé pour assurer la création de ces cartes, leur gestion, l'exploitation, leur maintenance. Concernant ces supports qui concernent l'aide financière au changement de mobilité, ce sont ces cartes qui contiennent les droits après être allé voir le conseiller en mobilité et quand les personnes ont décidé de passer au réseau de transport en commun. Là, il s'agit de mettre à jour aussi bien le règlement des aides financières au changement de mobilité.

Le SMMAG a effectué un certain nombre de modifications dans la convention de mandat qui est annexée au contrat. Vous avez en préambule les véhicules utilitaires légers des particuliers qui sont désormais éligibles à cette aide financière au changement de mobilité. Il convient aussi de rendre facultatif l'entretien ZFE pour les personnes faisant le choix de l'aide financière au changement de mobilité. C'est quelque chose qui amène plus de souplesse pour avoir une montée en puissance de ces possibilités-là. La liste des services de mobilité éligibles à l'aide financière a été mise à jour également et mentionne que dorénavant, le service de location vélos et trottinettes en free-floating conventionné avec le SMMAG, donc les bénéficiaires disposent aussi d'un an pour se séparer de leur véhicule et non plus de deux mois. Tous les bénéficiaires, anciens et nouveaux, ont désormais accès à l'ensemble des services de mobilité du territoire, et les personnes qui sont déjà engagées dans le dispositif verront leurs aides plafonnées à 1000 € TTC pour la première année s'ils conservent leur véhicule, tandis que les conditions des années deux et trois restent inchangées.

Il y a ensuite, dans l'article deux, les opérations confiées au mandataire de gestion qui sont précisées et dans l'article six, un modifié également concernant le versement des aides financières qui est plafonné à 3000 € TTC sur une période de trois ans, ce qui représente quand même davantage que la gratuité des transports. Mille euros sont crédités sur cette carte prépayée du bénéficiaire. Si le bénéficiaire abandonne son véhicule après la première année, il reçoit 1000 € TTC supplémentaires chaque année pendant deux ans. Il vous est demandé aujourd'hui d'approuver cet avenant numéro quatre.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci, Madame la Vice-présidente. Y a-t-il des demandes de prise de parole ? Monsieur Cholat.

*Florent Cholat:* Le dispositif est intéressant. Juste une petite remarque. On a toujours une problématique sur le fait qu'on n'utilise pas la carte Oura qui pourrait être un dispositif intéressant et qu'on passe par le système Betterway. Je crois qu'on s'était déjà exprimé là-dessus, sur la mise en place du service. Du coup, on s'abstiendra sur ce principe-là. Ce n'est pas sur le principe général, mais sur le fait qu'on utilise en service externe, plutôt que d'utiliser les cartes Oura qui permettraient derrière de mettre une carte de transport dans les mains des personnes et qui a un intérêt particulier.

*Laëtitia Rabih:* Il n'y avait pas une possibilité de faire. Maintenant, j'entends que vous vous absteniez sur la forme et pas sur le fond, ce qui est déjà une bonne chose. Nous entendons bien vos considérations sur le support que vous auriez préféré différent.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Je pense que si on avait pu faire autrement, on le ferait autrement. Il y a aussi des réalités techniques qu'il faut savoir entendre, mais la journée est à

l'abstention. Y a-t-il d'autres demandes de prise de parole ? Y a-t-il des oppositions ? des abstentions ? Nous en avons quatre. La délibération est adoptée. Je vous en remercie.

### **Exposé des motifs**

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,  
Vu les statuts du SMMAG adoptés par délibération du 12 décembre 2024,  
Vu les délibérations du Comité Syndical des 11 mai 2023 et 6 juin 2024,

Le SMMAG a contracté par délibération du 11 mai 2023, un accord-cadre concernant les prestations relatives aux services de cartes bancaires prépayées distribuées dans le cadre de la mise en place de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) pour les voitures particulières et les deux-roues motorisés dans la métropole grenobloise.

Le SMMAG a fait appel à un prestataire externe spécialisé pour assurer la création, la gestion, l'exploitation et la maintenance des supports de l'aide financière au changement de mobilité qu'il prévoyait d'attribuer aux bénéficiaires concernés.

Ces supports prennent la forme de cartes bancaires prépayées nominatives, permettant un droit de tirage jusqu'à un montant fixé par le SMMAG dans le cadre d'un règlement des aides financières.

Ces cartes sont délivrées par le titulaire du présent marché, par voie postale, aux bénéficiaires désignés par la SPL M TAG.

Le titulaire du présent accord-cadre est informé par la SPL M TAG de l'identité et des coordonnées des bénéficiaires des aides, des services de mobilité à activer et du montant à créditer, ceci de manière régulière.

Avec la mise à jour du règlement des aides financières au changement de mobilité, le SMMAG souhaite effectuer les modifications suivantes dans la convention de mandat annexée au contrat :

#### **- Préambule**

Les Véhicules Utilitaires Légers (VUL) des particuliers sont désormais éligibles à l'aide financière au changement de mobilité.

Il convient également de rendre facultatif l'entretien ZFE pour les personnes faisant le choix de l'aide financière au changement de mobilité.

La liste des services de mobilité éligibles à l'aide financière est mise à jour et mentionne dorénavant le service de location de vélos et trottinettes en free-floating conventionné avec le SMMAG.

Les bénéficiaires disposent désormais d'un an pour se séparer de leur véhicule et non plus de 2 mois. Tous les bénéficiaires, anciens ou nouveaux, ont désormais accès à l'ensemble des services de mobilité du territoire.

Enfin, les personnes déjà engagées dans le dispositif verront leur aide plafonnée à 1 000 € TTC pour la première année s'ils conservent leur véhicule, tandis que les conditions des années 2 et 3 restent inchangées.

#### **- Article 2. Opérations confiées au Mandataire de gestion**

Le Mandataire peut désormais ouvrir un compte de paiement au nom du prestataire pour faciliter le versement de l'aide financière aux bénéficiaires. La première année, 1 000 € TTC sont attribués sur une carte prépayée, puis 1 000 € TTC supplémentaires sont versés chaque année pendant deux ans si le bénéficiaire abandonne son véhicule après la première année.

À la fin du contrat, le solde non utilisé est reversé au Mandant.

### **- Article 6.1. Versement des aides financières**

Le montant total de l'aide financière est plafonné à 3 000 € TTC sur une période de 3 ans. La première année, 1 000 € TTC sont crédités sur la carte prépayée du bénéficiaire. Si le bénéficiaire abandonne son véhicule après la première année, il reçoit 1 000 € TTC supplémentaires chaque année pendant deux ans.

Les autres articles et clauses du contrat restent inchangés.

Le Service de Gestion Comptable (SGC) valide ces demandes de modifications. Le présent avenant n'apporte aucune incidence financière.

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 15 mai 2025, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve l'avenant n° 4 à la présente délibération ;
- Autorise le Président à signer l'avenant n° 4 ainsi que la convention de mandat.

*22,25 voix pour - 2,5 voix abstentions (Pierre BEJJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Alban ROSA)*

*Grenoble-Alpes Métropole : 6,25 voix pour ; 2,5 abstentions (Pierre BEJJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Alban ROSA)*

*Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour*

*Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour*

*Département de l'Isère : 10 voix pour*

**Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés**

### **Délibération n°11 : Mobilités partagées, actives et intermodalités - Aide financière dans le cadre de la mise en place de la ZFE - Mise à jour du règlement des aides au changement de mobilité**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Nous en venons en cohérence à la mise à jour du règlement des aides au changement mobilités, toujours sur ce même sujet, pour la ZFE. Madame la Vice-présidente ?

*Laëtitia Rabih:* Merci. Comme il n'y avait pas de problématique sur le fond, on peut se dire que peut-être la journée ne sera pas totalement à l'abstention. Puis de dire que dans le cadre de la mise en place de la zone à faible émission pour les voitures particulières, les deux roues motorisées, depuis juillet 2023, nous l'avons dit tout à l'heure, GAM et le SMMAG proposent un dispositif d'accompagnement à la population que nous pouvons quand même aussi mentionner qu'il est le plus abouti et le plus complet de ce qui peut être mis en place sur le territoire national. Par délibération du 11 mai 2023, nous avons approuvé les principes de cet accompagnement, la mise en place de la ZFE grenobloise et un règlement des aides financières. C'est celui-ci que nous vous proposons de détailler après un an d'accompagnement qui a été proposé à la population. On adapte le dispositif pour le rendre plus efficace, plus attractif. C'est pour cela qu'il est proposé de mettre à jour une partie du règlement des aides financières au changement de mobilité et on intègre différents éléments nouveaux : la simplification des parcours d'accompagnement pour les personnes qui font le choix de l'aide financière au changement de mobilité, sur l'ensemble de l'écosystème des mobilités, on l'a vu. Les bénéficiaires disposeront tous d'une année pour décider d'abandonner leur véhicule s'ils le souhaitent et ils pourront dans cet intervalle tester l'ensemble des services de mobilité du territoire avec une aide financière plafonnée à 1000 € la première année. Contre ce qui se faisait précédemment puisque les

personnes qui décidaient de conserver leur véhicule la première année ne pouvaient pas bénéficier de l'aide financière ou seulement pour accéder au réseau de transport en commun, M réso ou Mvélo+. Cela représentait l'équivalent de la prise en charge des frais de déplacement des membres du foyer pour toute une année. Les personnes faisant le choix de se séparer de leur véhicule disposaient d'un délai de deux mois pour le rendre effectif. L'adaptation qui est proposée aujourd'hui présente l'avantage de pouvoir tester une année complète tous les services de mobilité du territoire sans être dans l'obligation, pour le moment, de se séparer aussi rapidement de son véhicule. On rappelle : un an contre deux mois auparavant.

Pour les bénéficiaires qui sont déjà intégrés dans le dispositif, on le redit comme dans la précédente délibération, ceux qui ont fait le choix de conserver leur véhicule, le montant sera plafonné et porté automatiquement à 1 000 € pour la première année. Ils pourront utiliser aussi tous les services de mobilité présents sur le territoire. Il y a également une avancée avec la création d'un parcours totalement numérique pour les personnes qui font le choix de l'aide financière au changement de mobilité. C'est un nouveau parcours qui rend l'entretien ZFE facultatif, l'entretien avec le conseiller Mobilité, ce qui rend les choses beaucoup plus rapides, beaucoup plus confidentielles également quand les personnes savent ce qu'elles souhaitent, notamment bénéficier de cette aide sous la forme d'une carte de paiement payée.

Les propriétaires d'un véhicule utilitaire léger N1 sur la carte grise du véhicule sont désormais éligibles également à cette aide financière au changement de mobilité. Toutefois, l'aide qui sera proposée par le SMMAG n'est accessible qu'aux particuliers. Le reste du règlement reste inchangé quant aux aides financières. Les modifications qui sont ici apportées permettent de renforcer l'attractivité du dispositif. Elles offrent un bouquet de services élargis dès la première année à tous ceux qui font le choix d'une aide financière au changement de mobilité, avec un accès simplifié et assoupli. Chaque foyer peut, s'il possède deux véhicules concernés, cumuler deux aides financières au changement de mobilité, c'est-à-dire, de bénéficier jusqu'à 6 000 € sur trois ans dans les conditions précisées au règlement. Ce sont des gratuités qui ne portent pas forcément ce nom, mais en sont, avec une vocation éminemment de test pour les familles en grande nature. C'est également des gratuités qu'il faut considérer à la fois sur le tram, sur les bus, mais également sur l'ensemble des services de mobilité, comme ça a été dit, ce qui pousse et ce qui nous permet de dire que la gratuité proposée est éminemment pédagogique et accompagne le changement des comportements. C'est-ce que le SMMAG a toujours recherché. On sait très bien que l'accompagnement aussi au changement de mobilité, c'est peut-être encore plus percutant et peut-être plus novateur que la simple gratuité sur le tram ou sur les bus comme d'autres précurseurs ont pu le faire dans d'autres régions, puisque là, il y a vraiment une dimension qui est porteuse de sens et qui vient chercher les gens qui ont toujours circulé uniquement en voiture. Voilà pour dire les choses.

La gratuité, souvent, est surtout concédée quand elle est présente sur des réseaux. On le voit bien, sur tous les réseaux où il y a eu la gratuité, on l'offre aux personnes qui n'ont jamais eu de voiture ou qui sont des publics captifs pour différentes raisons. Là, nous avons quelque chose de plus pédagogique et de plus puissant, puisque c'est aussi les catégories soit socioprofessionnelles ou les catégories où il y a plusieurs véhicules dans le foyer qu'on vient chercher pour vraiment les faire participer aux aides. On a bien d'un côté des tarifications extrêmement solidaires et qui viennent en appui des foyers les plus humbles et qu'on a déjà ou on a largement augmenté le QF. Puis là, on vient également permettre, y compris à des catégories socioprofessionnelles qui ont la capacité d'avoir un véhicule, de ne pas forcément le changer, de ne pas forcément acheter un autre véhicule, mais bien de comprendre tout le réseau de mobilité et de pouvoir, du Grésivaudan jusqu'au Voironnais en passant par la Métropole, de bénéficier à la fois de notre réseau extrêmement attractif et également de le tester en grande nature.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci, Madame la Vice-présidente. Monsieur Cholat ?

*Florent Cholat:* Merci. On trouve cet assouplissement du règlement vraiment intéressant. On va voter pour, il n'y a pas de question. Juste une petite précision importante : on a combien d'usagers aidés jusque-là ?

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* On a présenté le bilan, il n'y a pas longtemps, on vous le passera. Il n'y en a pas beaucoup, très clairement, mais on n'a plus le chiffre là, sous la main, mais on le partagera. Je crois que c'est important, dans ce qu'a dit la vice-présidente, que l'enjeu est surtout

d'accompagner ceux qui en ont besoin. C'est bien ça l'enjeu de ce dispositif, c'est de cibler là où c'est nécessaire, c'est-à-dire, là où c'est le plus juste, puisque nous prenons en charge, quand c'est nécessaire, là où c'est nécessaire, la capacité de mobilité d'un certain nombre de populations qui sont plus fragiles ou plus précaires, non sans le faire de manière indistincte, sans différence, parce que ce serait profondément injuste, ce serait inefficace et inadapté. Le choix que nous faisons est le choix de la justice dans l'accompagnement des solutions de mobilité.

Il est vrai qu'aujourd'hui ce ne sont pas des dispositifs qui sont très fortement utilisés en nombre. Ça ne veut pas dire qu'ils ne sont pas pour autant pertinents ou efficaces, mais il y a à la fois la capacité des uns et des autres à venir disposer de la mesure, à venir la chercher. Nous devons aussi continuer à aller en direction des publics, ce que nous faisons, le travail qui a été engagé, notamment par la vice-présidente. Puis il y a aussi des libertés de choix de mobilité des uns et des autres qui font que les mesures ne sont pas toujours adaptées à toutes les situations individuelles et qu'un dispositif vit. Pour autant, nous continuerons de le porter, de le soutenir, de l'adapter autant que nécessaire, c'est-ce que nous avons fait ici. Je crois qu'il faut faire preuve à la fois de souplesse et de réalisme sur un certain nombre de mesures comme celle-ci. Madame la Vice-présidente, je vous en prie.

*Laëtitia Rabih:* Concernant le nombre des publics, je suis tout à fait d'accord qu'on fasse un gros focus sur cela, à la fois sur les tarifications et combien de public elle touche, notamment la rehausse du QF jusqu'auquel elles sont possibles. On le voit, c'est quand même un pourcentage non négligeable sur l'ensemble de nos tarifications. Observer également lorsque les personnes bénéficient d'une prise en charge employeur, combien de personnes touchent cette aide et à combien revient réellement l'abonnement puisque 50 % restent pris en charge. En fait, la part résiduelle des personnes qui payent l'intégralité de l'abonnement, on voit bien, c'est un prix référence, mais ce n'est pas ça qui est payé, donc en l'occurrence, ça vient aussi tordre le coup sur le fait que notre réseau serait trop cher. On voit bien que beaucoup de mesures d'accompagnement sont là. Sur le cas spécifique de ces aides au changement de mobilité ZFE, je rappelle quand même que notre Métropole de Grenoble a toujours fait le choix de présenter des concertations volontaires avant la concertation réglementaire. Le vice-président Pierre Verri, qui conduisait cette présentation et cette concertation auprès des publics, a toujours milité à nos côtés pour qu'on soit réellement dans une présentation de tout l'écosystème des mobilités. On n'a jamais été sur uniquement l'aide au remplacement des véhicules. C'est pour ça que l'aide au remplacement des véhicules, si elle existe, a été également plafonnée pour venir surtout aider les ménages gagnant moins de 23 000 € annuels pour les aider à ce changement. L'idée a toujours été d'emmener tout le monde et pas que ceux qui en ont le plus besoin économiquement, mais d'emmener absolument tout le monde vers une compréhension de l'ensemble des mobilités. Je fais le lien également avec la prime puisqu'on voit bien l'interconnexion et c'était pour ça qu'il était important que l'Appli M monte en puissance, ce qui est le cas, et qu'elle propose également l'intégralité du bouquet de services des mobilités avec leur tarification, avec l'ouverture des droits sociaux en direct par les personnes qui peuvent télécharger les éléments. C'est réellement important. On regarde souvent dans les délibérations les dispositifs les uns après les autres, les mettre en cohérence et dire ce qu'il y a comme avancées sociales et de prise de conscience sociétale. Parce qu'on est bien sur ces deux sujets, le changement de comportement est de la prise de conscience sociétal et c'est-ce qui permet aussi de faire arriver les politiques de transition au cœur des foyers et de tous les foyers, à la fois au niveau économique, je le dis, et aussi au niveau environnemental.

Je crois que tout n'est jamais parfait, on veut bien l'entendre, l'évolution du dispositif permettant que le conseil Mobilité demeure, mais qu'il puisse y avoir aussi un parcours numérique, c'est quand même une vraie avancée. Je rappelle également que ces dispositifs ont été travaillés en lien avec les associations de proximité, pas que de solidarité, solidarité et proximité de l'ensemble du territoire, que ça a été accompagné par les politiques de solidarité de Grenoble Alpes Métropole où les associations ont été formées. Il y a une cinquantaine d'associations sur tout le territoire qui a été formé, qui porte des villages mobilités. Il y a le dispositif M'PRO pour les professionnels, mais il y a également des villages mobilité animés dans les quartiers prioritaires ou dans les communes qui en font la demande auprès de ces associations, des conseils donnés et la possibilité aussi de tester les matériels.

Il y a également le déploiement pour tous les vélos Mvélo+ qui sont présents dans les communes et sur des places visibles des habitants pour qu'ils puissent tester et louer directement sur place. Ce sont des services itinérants de présentation. Tout est fait depuis deux ou trois années, avec une manière

très convergente entre les attendus de la ZFE, l'amélioration de la qualité de l'air, le plan climat air énergie métropolitain et l'ensemble des politiques du SMMAG pour faire converger, le président le disait avec justesse, la justice sociale et la justice climatique.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Monsieur Bejjaji, je vous en prie.

*Pierre Bejjaji:* On sait que c'est un sujet complexe et toutes les métropoles ont la même problématique. Juste sur les chiffres, sur le COPIL de mars 2025, on nous avait dit qu'il y avait 109 cartes prépayées distribuées et 473 aides au renouvellement. C'est vrai que c'est peu, surtout sur le dispositif de changement de mobilité sur les cartes prépayées. Mais je crois qu'on est tous en train de chercher les solutions pour aller chercher des publics nouveaux. Je sais que la Métropole de Lyon s'est interrogée aussi avec des dispositifs un peu similaires au départ, avec des campagnes d'entretiens, avec un parcours, et cetera. Il est en train de revoir un peu sa voilure en changeant un peu la manière de travailler, en allant plus vers des campagnes de communication ciblées, très courtes, mais sur des publics très ciblés, très spécifiques. Par exemple les nouveaux habitants qui arrivent dans la Métropole de Lyon. Je pense qu'il faut se chercher, il faut innover, rendre facultatifs les entretiens. C'est vrai que c'est un parcours. C'est vrai que ça coûte cher puisque c'est MTAG l'opérateur. On peut aussi se poser des questions, aller chercher par exemple... Je donne un exemple sur Eybens dans le cadre de l'EcoQuartier qui est au croisement de deux lignes Chrono. Le promoteur immobilier a offert à chaque nouvel acquéreur de logement une carte Oura d'un an. C'est vrai que ce n'est rien par rapport au prix d'un logement, mais c'est des actions comme ça, ciblées... C'est des actions ciblées parce qu'on est au croisement de deux lignes et pour montrer aux gens que de cet endroit-là, on peut se rendre facilement en bus ou en tram à son lieu de travail, à son lieu de loisir. Il faut innover, il faut chercher. C'est pour ça qu'on a choisi de voter pour, parce qu'on est plutôt dans l'accompagnement et favorable à tous les dispositifs d'aide au changement de mobilité.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Monsieur Oddon a demandé la parole.

*Marc Oddon:* Merci, Monsieur le Président. Merci, Madame la Vice-présidente, pour la présentation de ce dispositif. On constate que la capacité de s'adapter aussi aux besoins par rapport aux retours et à l'évaluation d'un sujet qui est complexe : comment aider et aider au bon endroit. En tout cas, ce qui est intéressant, je trouve aussi, c'est cette carte qui permet de financer, on va dire aussi, différents types de modalités douces, et les changements qui ont eu lieu et les investissements. On a parlé des lignes Chrono, et cetera. Change aussi l'offre et la rendre beaucoup plus attractive. On sait que pour changer de comportement, il faut avoir essayé, et c'est vrai qu'essayer, c'est aussi se donner la capacité de changer. Puis la prise en charge par les employeurs de 75 % aujourd'hui est aussi un point très important.

J'en profite pour donner une idée que j'ai répétée plusieurs fois, ça peut nous donner l'idée d'une carte comme ça qui peut permettre de financer différents modes de mobilité me semble très intéressante. Si on arrivait, nous, au niveau du SMMAG à proposer cela aussi pour des particuliers en leur disant : « Je travaille tous les jours, ça m'intéresse, mais je suis plutôt vélo l'été et tram l'hiver. » Que cette visibilité et cet accès multimodal puissent être simplifiés. Je pense qu'on a vraiment un enjeu important là-dessus. Et pour revenir encore sur le point du suivi, c'est vrai que ces changements-là, ça peut être très intéressant aussi d'avoir le retour pour savoir comment ça touche nos populations, les types de population, le type de report. Quel est l'élément déclencheur qui va faire changer vraiment le comportement, laisser la voiture et passer sur un mode de déplacement différent.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci. Monsieur Escaron.

*Dominique Escaron:* Merci, Monsieur le Président. Juste pour rappeler quand même que l'origine de tout ça, c'est la ZFE et qu'on l'avait dit en son temps à la Métropole, que ça reste une énorme usine à gaz. On essaye au SMMAG de s'adapter à tout ça, mais il faut quand même être conscient qu'on engage des moyens qui sont importants pour des résultats qui sont extrêmement faibles. Ça reste quelque chose qui mériterait d'être repris à la base. Vous avez tous noté le débat national sur le sujet des ZFE. On s'aperçoit que la vérité est que les normes européennes sur les moteurs permettent de diminuer la pollution et que les ZFE ne permettent pas de la diminuer parce qu'on n'a absolument pas diminué le nombre de véhicules réellement polluants dans les zones concernées. Il n'y a quasiment rien à part le flux normal de retrait des véhicules âgés qui meurent de leur belle mort et qu'on met à la casse.

Le reste, on peut bidouiller, on peut jouer sur quelques micros pourcentages, mais on ne fait rien évoluer à part user un peu le soleil et fabriquer une usine à gaz dont on est témoin à travers tous nos débats ici et ailleurs. Je crois qu'on fait fausse route avec cette affaire et que si on voulait vraiment s'intéresser aux choses, il faut prendre les véhicules polluants de ceux qui ont peu de moyens. Là, il y a du travail à faire et toute l'énergie et les coûts qu'on fait pour des populations qui ne sont pas forcément les plus à la fois polluantes ou les plus pauvres et qui ont le plus besoin d'un véhicule, on n'est pas forcément exactement là où il faudrait qu'on soit. C'est un peu le regret que j'ai là-dedans. Après, le SMMAG s'adapte à cette situation que la Métropole a créée.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci pour ces éléments. Peut-être, quelques éléments de synthèse sur ce dossier qui, je le sais, intéresse beaucoup et anime. D'abord, je voudrais rappeler que nous avons ici, dans ce territoire, le dispositif d'aide et d'accompagnement le plus poussé de France. Il est quand même bien d'en avoir conscience. On ne le dit pas, mais c'est une réalité. Avec, comme cela a été très bien présenté, un calibrage quasiment sur mesure de la capacité à aider et à accompagner un certain nombre de publics. Aujourd'hui, quand on reprend les chiffres que monsieur Bejjaji a donné, et je l'en remercie puisque nous ne les avons plus sous la main, c'est 8 % des demandes qui concernent le changement de comportement dans la quelques centaines que vous avez évoquées et les 300 et quelques sur les autres véhicules, c'est 92 % des demandes. Les pourcentages sont forts, mais les valeurs absolues sont évidemment beaucoup plus mesurées. Ça donne un ordre de grandeur. Quand on compare par exemple à la Métropole de Strasbourg, qui a un dispositif qui peut être proche du nôtre, même si nous allons un peu plus loin qu'eux, c'est 5 % pour le changement de mobilité et 95 pour le changement de véhicules. Vous voyez que nous sommes dans un étiage qui est non seulement celui que d'autres territoires rencontrent, mais nous sommes plutôt dans la fourchette haute.

Il ne s'agit pas ici de se donner un satisfecit, ce n'est pas le sujet. Le sujet est de comprendre dans quel cadre nous agissons. Nous avons aujourd'hui une ZFE qui, je le rappelle, n'est en vigueur que sur une partie du territoire métropolitain, pas sur la totalité du territoire du SMMAG. Que ces aides ne concernent que les résidents de la Métropole et non pas les résidents d'autres territoires, alors même que l'impact de la ZFE, et nous le savons bien puisque c'est son principe, est beaucoup plus fort et beaucoup plus puissant sur les territoires qui sont autour de la zone à faible émission. Donc il faut aussi bien regarder qui on cible et comment, et qu'il est évident qu'il est plus simple de faire évoluer sa mobilité dans un périmètre intra-urbain qui dispose déjà d'un certain nombre de services existants que lorsque vous habitez à 30, 40 ou 50 kilomètres. Le sujet n'est pas de savoir si vous allez être aidé pour prendre les transports en commun, mais si l'offre de transport répond à votre besoin. Nous savons que dans ces endroits-là, c'est évidemment beaucoup plus difficile. Donc, remettons les choses en perspective.

Il est normal aussi que les chiffres et que les montants soient plus mesurés parce que nous sommes sur un périmètre qui est limité par rapport à l'ampleur de la tâche, premièrement, puis nous avons aussi, je crois que c'est aussi une forme de fierté et de responsabilité locale, des règles de zones à faible émission qui sont ici comme celle des plus élaborées de France, là encore. Nous avons des modulations horaires, nous avons un certain nombre de profils qui peuvent être exonérés par rapport à leur situation de la ZFE. Ce qui fait que lorsque nous mettons ensemble tous ces paramètres, cela explique pourquoi il n'y a pas une sollicitation massive du dispositif d'aide, parce qu'il y a aussi de multiples et de nombreuses et de différentes réponses et d'usages aux situations. Il faut bien mettre cela en perspective face à d'autres qui nous posaient des cadres théoriques extrêmement stricts, mais qui ne correspondaient pas à la réalité de vie des habitants et qui ne produisaient aucun résultat.

Aujourd'hui, je me réjouis beaucoup d'entendre les débats chez les uns et les autres, de voir qu'il y a une conception partagée dans la capacité à aider ceux qui en ont le plus besoin, de cibler, comme l'a dit aussi Dominique Escaron, peut-être en priorité ceux qui ont le plus de difficultés sur une seule catégorie de véhicules en priorité. C'est d'ailleurs un peu l'objet de la confusion qui règne actuellement dans les débats nationaux et ce serait intéressant de voir sur quoi le cadre législatif national va atterrir. Est-ce qu'il va y avoir un recentrage sur ceux qu'il faudrait en priorité retirer de la circulation ou non ? C'est un des enjeux du débat.

Je note aussi, monsieur Bejjaji, que vous soutenez le dispositif, que vous le votez aujourd'hui, donc nous en sommes très heureux parce que ça n'a pas toujours été le cas par le passé. Ce qui prouve bien qu'on est capable collectivement de cheminer sur cette question. Et bien entendu, c'est un sujet en perpétuel mouvement et sur lequel nous aurons certainement l'occasion de revenir. Je vous

propose donc de mettre aux voix. Y a-t-il des oppositions ? des abstentions ? C'est adopté à l'unanimité.

### **Exposé des motifs**

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,  
Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,  
Vu les délibérations du SMMAG du 11 mai 2023 et du 6 juin 2024

Dans le cadre de la mise en place de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) pour les voitures particulières et les deux-roues motorisés depuis juillet 2023, Grenoble Alpes Métropole et le SMMAG proposent un dispositif d'accompagnement à la population. Par délibération du 11 mai 2023, le SMMAG a approuvé les principes de l'accompagnement à la mise en place de la ZFE grenobloise ainsi qu'un règlement des aides financières au changement de mobilité.

Ce règlement des aides financières a été mis à jour par délibération du 6 juin 2024.

Après plus d'un an d'accompagnement proposé à la population, il convient d'adapter le dispositif pour le rendre plus efficace et plus attractif. C'est pourquoi, il est proposé de mettre à jour une partie du règlement des aides financières au changement de mobilité en intégrant les éléments suivants :

- Simplification des parcours d'accompagnement pour les personnes faisant le choix de l'aide financière au changement de mobilité. Ainsi, les bénéficiaires disposeront tous d'une année pour décider d'abandonner leur véhicule, s'ils le souhaitent, et pourront dans l'intervalle tester l'ensemble des services de mobilité du territoire avec une aide financière plafonnée à 1 000 euros la première année. Auparavant, les personnes qui décidaient de conserver leur véhicule la première année ne pouvaient bénéficier de l'aide financière que pour accéder au réseau de transport en commun M réso ou au service Mvélo+. Cela représentait l'équivalent de la prise en charge des frais de déplacement des membres du foyer pour toute une année. Les personnes faisant le choix de se séparer de leur véhicule disposaient d'un délai de deux mois pour le rendre effectif. Cette adaptation présente l'avantage de pouvoir tester une année complète tous les services de mobilité du territoire sans être dans l'obligation de se séparer rapidement de son véhicule concerné par la ZFE.

Pour les bénéficiaires déjà intégrés dans le dispositif et ayant fait le choix de conserver leur véhicule, le montant plafond sera automatiquement porté à 1 000 euros pour la première année, et ils pourront utiliser tous les services de mobilité du territoire.

- Création d'un parcours « numérique » pour les personnes faisant le choix de l'aide financière au changement de mobilité. Ce nouveau parcours rend l'entretien ZFE facultatif, ce qui le rend plus rapide pour bénéficier de l'aide financière sous forme de carte de paiement prépayée. A noter que l'entretien ZFE reste conseillé, et obligatoire pour les personnes sollicitant l'aide financière au renouvellement de véhicule.

- Les propriétaires d'un Véhicule Utilitaire Léger (VUL), N1 sur la carte grise du véhicule, sont désormais éligibles à l'aide financière au changement de mobilité. Toutefois, l'aide financière proposée par le SMMAG n'est accessible qu'aux particuliers.

Le reste du règlement des aides financières au changement de mobilité reste inchangé.

Les modifications apportées permettent ainsi de renforcer l'attractivité du dispositif, car offrant un bouquet de services élargi dès la première année à tous ceux faisant le choix d'une aide financière au changement de mobilité, avec un accès simplifié et assoupli (l'entretien personnalisé n'étant plus obligatoire mais restant recommandé). Il est rappelé que chaque foyer peut, s'il possède deux véhicules concernés, cumuler deux aides financières au changement de mobilité, soit jusqu'à 6000 euros sur trois ans, dans les conditions précisées au règlement.

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 15 mai 2025, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide de mettre à jour le règlement des aides financières au changement de mobilité dans le cadre de l'accompagnement à la ZFE,
- Décide que ce règlement des aides financières entrera en vigueur à compter du 17 juin 2025 et remplacera celui approuvé par le SMMAG le 6 juin 2024,
- Demande à la SPL M TAG et à Betterway d'appliquer le règlement des aides financières au

changement de mobilité dès son entrée en vigueur.

24,75 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 8,75 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

Département de l'Isère : 10 voix pour

**Conclusions adoptées à l'unanimité**

**Délibération n°12 : Mobilités Urbaines - Etude pour le déploiement et l'optimisation de la priorité aux feux des lignes de transports en commun de M Réso - Autorisation donnée au Président de signer le marché**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Nous en venons à une étude pour le déploiement et l'optimisation de la priorité feux sur les lignes de transport en commun de notre réseau. La parole est à Laurent Thoviste.

*Laurent Thoviste:* Il s'agit de déployer et d'optimiser le dispositif de priorité aux feux, le PAF, en faveur des transports en commun, ce qui, à la fois, permet d'améliorer les temps de transport des usagers et de générer des économies des charges d'exploitation. On a lancé une consultation sur la procédure de l'appel d'offres ouvert. Il s'agit d'un accord-cadre à bons de commande, qui était alloti en deux lots. Un premier lot pour le secteur d'Alpes Métropole, avec un contrat sans montant minimum et avec un montant maximum de 520 000 € sur la durée totale. Puis un deuxième lot pour le secteur Communauté de communes Grésivaudan et Pays Voironnais. Là aussi, sans montant minimum et avec un montant maximum de 120 000 €. Contrat conclu pour une durée initiale d'un an, reconductible trois fois pour la même durée, donc trois fois un an.

La commission d'appel d'offres du SMMAG s'est réunie Le 15 mai, elle a attribué les accords-cadres aux entreprises suivantes : pour le secteur Grenoble Alpes Métropole, le groupement Transamo-CDVia pour un montant maximum de 520 000 € sur la durée de l'accord-cadre sur quatre ans, reconduction incluse. Pour la Communauté des communes Grésivaudan et Pays Voironnais, même chose, Transamo-CDVia, là aussi pour le montant maximum de 120 000 € hors taxe sur la durée totale de l'accord-cadre de quatre ans. Il vous est proposé d'autoriser le président à signer ces deux bons de commande.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci. Monsieur Escaron.

*Dominique Escaron:* Merci, Président. Mon intervention n'est pas sur le sujet du choix des entreprises et du fait qu'il faut s'occuper de ce problème de coordination des feux et de contrôle-commande par rapport aux flux. Je voudrais quand même profiter de cette délibération pour rappeler que la mobilité n'est pas que des trams et des bus, qu'il y a aussi des voitures qui sont d'ailleurs assez nombreuses parfois. Puis que la gestion des feux ne peut pas toujours être faite exclusivement au profit du transport en commun, même si elle doit être largement privilégiée, ce n'est pas la question, mais de temps en temps, on s'aperçoit qu'il y a des gestions qui sont quand même parfaitement à la fois nuisibles à la fluidité du trafic, nuisibles à la pollution, qui font perdre beaucoup de temps sans forcément en faire gagner beaucoup au transport en commun. Je pense qu'il faut qu'on rajoute dans l'équation le fait que les voitures existent sur ces carrefours.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Monsieur Bejjaji.

*Pierre Bejjaji:* C'est un vrai débat. Je rappelle que l'objectif, et c'est en lien avec le débat précédent sur le report modal, est que les gens abandonnent leur voiture pour prendre le bus, donc que le bus aille plus vite que la voiture sur un trajet entre un point A et un point B. C'est l'objectif. Il faut entendre qu'il faut éviter les gros bouchons, et cetera, mais il faut quand même rappeler l'objectif de privilégier toujours le bus sur les feux, de manière à pouvoir comparer des temps de transport entre un point A et un point B et faire en sorte que le bus soit toujours plus rapide que la voiture.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci. Après, les deux propos ne sont pas contradictoires. Je crois que monsieur Escaron avait une vision un peu plus large que les simples couloirs de bus. Personne ne remettra en cause, je le dis solennellement ici, la priorité de bus dans un couloir ou dans un carrefour à feu. Je rappelle que c'est la priorité, juste le temps que le bus passe, et ensuite, le

carrefour reprend son fonctionnement normal. Donc il n'est pas question ici de venir paralyser le trafic et nous y sommes tous attentifs.

Après, il y a un enjeu plus global de circulation à l'échelle du territoire et sur un certain nombre de polarités d'entrée où nous voyons qu'aujourd'hui, la congestion peut être forte et sur lesquels nous devons être attentifs : sur les aménagements de nos carrefours et sur le système de gestion intelligente. C'est absolument exact, à la fois pour les transports collectifs, mais aussi pour les véhicules, puisque je rappelle qu'aujourd'hui, en proportion, la voiture est un peu plus de 80 % des déplacements et qu'encore une fois, le sujet est que les personnes qui viennent des périphéries, qui viennent de loin, se déplacent essentiellement en voiture parce qu'elles n'ont pas d'autres solutions adaptées et que c'est pour le moment le meilleur des moyens. C'est tout l'enjeu de nos travaux.

La question ne se pose pas de la même manière lorsque vous êtes dans le centre urbain, où il est beaucoup plus facile de laisser son véhicule, d'aller sur le report modal, et c'est toute la politique que nous conduisons. La question est d'avoir une approche à grande échelle où la voiture peut être aussi un moyen pour arriver au parking relais, à la ligne des transports en commun, au service de mobilité complémentaire, c'est dans ce sens-là que nous travaillons. Je crois que les remarques des uns et des autres ont été notées et que nous continuerons à le faire.

C'est un équilibre, il n'est pas nécessaire d'opposer les modes de déplacement entre eux, ça n'a pas de sens, et dès que nous pouvons privilégier le transport collectif, nous le privilégions. Mais encore une fois, j'insiste sur cette notion de travail à des échelles plus lointaines et plus larges, où la réponse est beaucoup plus complexe. Nous déployons ce programme de fluidification du réseau de transport en commun, de développement des priorités feux, et lorsque c'est possible, parce que ce n'est pas possible partout aussi, de couloir prioritaire. Je propose de mettre aux voix la délibération. Y a-t-il des oppositions ? des abstentions ? Elle est adoptée à l'unanimité. Je vous en remercie.

#### **Exposé des motifs**

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,  
Vu les statuts du SMMAG adoptés par délibération du 12 décembre 2024,  
Vu les articles L2124-2, R2124-2 et R2161-2 et suivants du Code de la commande publique,  
Vu la décision d'attribution de la Commission d'appel d'offres du 15 mai 2025,

M réso est le réseau de transports en commun unique entre la Métropole de Grenoble, la Communauté de Communes Le Grésivaudan et la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais.

Afin d'améliorer l'attractivité de ce réseau, le SMMAG souhaite déployer et optimiser le dispositif de Priorités Aux Feux (PAF) en faveur des transports en commun, permettant d'améliorer les temps de parcours et la fiabilité des lignes. Au delà de l'amélioration du service aux usagers, ces aménagements peuvent également générer des économies de charges d'exploitation.

Une consultation relative à une étude pour le déploiement et l'optimisation de la priorité aux feux des lignes de transports en commun de M Réso a été lancée à cet effet selon la procédure de l'appel d'offres ouvert en application des articles L. 2124-2, R. 2124-2 1° et R. 2161-2 à R. 2161-5 du code de la commande publique. Il s'agit d'un accord-cadre à bons de commande comportant un montant maximum, passé en application des articles L2125-1 1°, R. 2162-1 à R. 2162-6, R. 2162-13 et R. 2162-14 du Code de la commande publique.

L'accord-cadre est alloti en 2 lots :

- **Lot n°1 - Secteur Grenoble-Alpes Métropole.** Le contrat est passé sans montant minimum et avec un montant maximum de 520 000 € HT sur la durée totale de l'accord-cadre.

- **Lot n°2 - Secteur Communauté de communes Le Grésivaudan et Communauté d'agglomération du Pays Voironnais.** Le contrat est passé sans montant minimum et avec un montant maximum de 120 000 € HT sur la durée totale de l'accord-cadre.

Ces accords-cadres sont conclus pour une durée initiale de 1 an à compter de la date de notification du contrat, reconductible 3 fois pour une durée d'un an.

Un avis d'appel public à la concurrence a été publié au BOAMP, au JOUE et sur le profil acheteur AWS, le 18 février 2025. La date limite de remise des offres était initialement fixée au 14 avril 2025 à 15h00.

Après l'ouverture des offres et l'analyse des candidatures, ces dernières ont été jugées complètes et recevables. Les candidats possèdent les capacités techniques, financières et professionnelles requises et leurs dossiers de candidature sont conformes administrativement.

Pour chaque lot, 6 entreprises ont remis une offre dans les délais.

La commission d'appel d'offres du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise s'est réunie le 15 mai 2025 et a attribué les accords-cadres aux entreprises suivantes :

- **Le lot n°1 - Secteur Grenoble-Alpes Métropole** au groupement TRANSAMO/CDVIA pour un montant maximum de 520 000 € HT sur la durée totale de l'accord-cadre de 4 ans, reconductions incluses.

**Lot n°2 - Secteur Communauté de communes Le Grésivaudan et Communauté d'agglomération du Pays Voironnais** au groupement TRANSAMO/CDVIA pour un montant maximum de 120 000 € HT sur la durée totale de l'accord-cadre de 4 ans, reconductions incluses.

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 15 mai 2025, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

AUTORISE

- Autorise le Président à signer les accords-cadres à bons de commande relatif à une étude pour le déploiement et l'optimisation de la priorité aux feux des lignes de transports en commun de M Réso, avec l'entreprise suivante :

- **Lot n°1 - Secteur Grenoble-Alpes Métropole** avec le groupement TRANSAMO/CDVIA dont l'offre a été jugée économiquement la plus avantageuse sans montant minimum et avec un montant maximum de 520 000 € HT sur la durée totale de l'accord-cadre

- **Lot n°2 - Secteur Communauté de communes Le Grésivaudan et Communauté d'agglomération du Pays Voironnais** avec le groupement TRANSAMO/CDVIA dont l'offre a été jugée économiquement la plus avantageuse sans montant minimum et avec un montant maximum de 120 000 € HT sur la durée totale de l'accord-cadre.

*20 voix pour*

*Grenoble-Alpes Métropole : 14 voix pour*

*Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour*

*Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour*

**Conclusions adoptées à l'unanimité**

## **PATRIMOINE - FONCIER**

### **Délibération n°13 : Mobilités partagées, actives et intermodalités - Liaison inter-rives modes actifs Crolles/Brignoud - Acquisitions foncières des parcelles relatives au projet auprès de propriétaires privés**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Nous en venons à la liaison inter-rives entre Crolles et Brignoud avec les acquisitions foncières. La parole est à la vice-présidente, Coralie Bourdelain.

*Coralie Bourdelain:* Merci, Président. Cette délibération s'inscrit dans la continuité d'une que l'on a déjà prise en septembre 2024. Sur ce projet, on est actuellement dans une phase d'instruction, de demande d'autorisation et d'acquisition foncière, une phase très administrative. Par cette délibération, on vous propose d'acquérir cinq parcelles, je vous fais grâce des noms et des montants puisqu'ils sont tous listés dans la délibération, pour un montant total de 30 351 €. Juste pour compléter concernant ce

dossier, il restera deux parcelles, mais pour lesquelles les propriétaires fonciers ne sont pas identifiés et pour lesquels il faudra passer par une procédure de bien sans maître, mais qui ne nous impactera pas en termes de délai le projet. Je vous propose qu'on puisse acquérir ces parcelles pour pouvoir continuer notre projet sur cette liaison inter-rives importante pour notre territoire.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci beaucoup. Je pense qu'il n'y a pas de remarques particulières. Je vous propose de mettre aux voix. Y a-t-il des oppositions ? des abstentions ? C'est adopté.

### **Exposé des motifs**

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,  
Vu les statuts du SMMAG adoptés par délibération du 12 décembre 2024,  
Vu les articles L103.2 et suivants et R103.1 et suivants du Code de l'Urbanisme,  
Vu la délibération du SMMAG du 25 novembre 2021 validant le bilan de la concertation préalable du projet de liaison inter-rives entre Crolles et Brignoud,  
Vu la délibération du SMMAG du 06 juillet 2023 validant le bilan de la concertation préalable conjointe avec le Département,  
Vu la délibération du SMMAG du 28 septembre 2023 validant les études d'avant-projet et celle validant le lancement de la concertation relative à la mise en compatibilité du PLU de Crolles,  
Vu la délibération du SMMAG du 26 septembre 2024 approuvant les premières acquisitions nécessaires au projet.

Le SMMAG porte le projet de création d'une liaison inter-rives pour les modes actifs entre la zone d'activités de Crolles et l'accès à la gare de Brignoud, dans l'objectif d'encourager et de sécuriser l'usage du vélo et de la marche.

Cette liaison présente des enjeux forts à trois niveaux : pour les déplacements domicile-travail, avec un fort potentiel en combinaison TER + vélo, pour les déplacements domicile-étude, en lien notamment avec le lycée de Villard-Bonnot, et pour les déplacements de loisirs, en lien notamment avec la véloroute Belle Via.

La future liaison permettra le cheminement des piétons et des cyclistes sur la rue Louis Néel à Crolles, le franchissement de l'autoroute A41 ainsi que la connexion avec la Belle Via le long de l'Isère.

Pour réaliser cette liaison piétons-cycles, des parcelles doivent être acquises auprès de propriétaires, toutes situées sur la commune de Crolles. Trois promesses de ventes ont été signées et ont fait l'objet d'une première délibération en date du 26 septembre 2024. Le processus d'acquisition pour les parcelles concernées est en cours. Depuis, cinq nouvelles procédures d'acquisition ont été engagées afin de poursuivre les démarches foncières nécessaires à la réalisation de ce projet. Ces nouvelles procédures font l'objet de la présente délibération.

Les services du SMMAG et du délégataire Isère Aménagement ont engagé le processus d'acquisition foncière pour les cinq nouveaux propriétaires concernés par cette seconde phase d'acquisition :

- Les Consorts NOVET pour la parcelle BA 489 d'une superficie totale de 517 m<sup>2</sup> pour un montant de 931 €, correspondant à l'acquisition de la totalité de la parcelle, toutes indemnités comprises,
- Madame DIDIER épouse LAPORTE pour la parcelle BA 467 d'une superficie totale de 2 037 m<sup>2</sup> pour un montant de 2 750 €, correspondant à l'acquisition de 1 526 m<sup>2</sup>, toutes indemnités comprises,
- Les Consorts Bibal pour les parcelles BA 249, 250, 543 d'une superficie totale de 14 953 m<sup>2</sup> pour un montant de 25 673 euros, correspondant à l'acquisition de la totalité des parcelles, toutes indemnités comprises,
- Le Groupement Foncier Agricole LES ECHELLES, pour la parcelle BA 91 d'une superficie totale de 918 m<sup>2</sup> pour un montant de 476 euros, correspondant à l'acquisition de 264 m<sup>2</sup>, toutes indemnités comprises,
- Monsieur GENOULAZ, pour la parcelle BA 97 d'une superficie totale de 1 490 m<sup>2</sup> pour un montant de 521 euros, correspondant à l'acquisition de 289 m<sup>2</sup>, toutes indemnités comprises.

Il est proposé au Comité Syndical d'approuver ces acquisitions foncières négociées pour un montant total de 30 351 €.

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 15 mai 2025, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve l'acquisition auprès des Consorts NOVET,

- Approuve l'acquisition auprès de Mme DIDIER,
- Approuve l'acquisition auprès des Consorts BIDAL,
- Approuve l'acquisition auprès du Groupement Foncier Agricole LES ECHELLES,
- Approuve l'acquisition auprès de M. GENOULAZ,
- Autorise le Président à signer tout document se rapportant à ces acquisitions et négociations et notamment les actes notariés.

24,75 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 8,75 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour

Département de l'Isère : 10 voix pour

**Conclusions adoptées à l'unanimité**

## POLITIQUE DE DEPLACEMENTS

### **Délibération n°14 : Mobilités urbaines - Travaux pour le prolongement de la ligne D du tramway - Autorisation donnée au Président de signer les avenants des marchés 2023-96 et 2023-97**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Nous en venons aux travaux de prolongation de la ligne D de tramway, qui a eu lieu, je vous rassure. Il s'agit de signer les avenants de marché réalisés. La parole est à Laurent Thoviste.

*Laurent Thoviste:* Par délibération du 7 Décembre 2023, nous avons attribué un marché de travaux pour prolongement de la ligne D du tramway. Le lot numéro un a été attribué au groupement Colas Rail Aximum pour un montant de 4 159 165 €. Le lot numéro deux, à l'entreprise ETF pour un montant de 1 358 978 € hors taxes. Le marché 2023-96 concerne l'opération de prolongement de la ligne D au Les Taillées pour la partie incluant les travaux de pose de rails, de démolition, de reprise des revêtements et des espaces verts. Là, on a un avenant qui présente deux éléments distincts : une augmentation des travaux de signalisation ferroviaire et la validation administrative associée pour 234 000 €, et le décompte général définitif des quantités réalisées, incluant l'augmentation de certains postes, notamment l'éclairage public, les travaux de pose de réseaux secs ou encore la durée de la zone d'installation de chantier pour un montant de 76 000 €. Je vous passe les détails, je ne fais que les chiffres globaux. Ce qui porte le nouveau montant du marché à 4 465 297 €, soit une augmentation d'un peu plus de 7 %.

Deuxième marché, le marché 2023-97, qui, lui, concerne l'opération de prolongement de la ligne D au Les Taillées pour la partie incluant les travaux de poteaux LAC, y compris les massifs et les fondations, la mise en place des LAC et les travaux liés au courant fort. Deux postes ont augmenté pour ce lot. Le premier concerne l'ajout de remplacement de fils de l'axe sur la ligne B et le deuxième porte sur les massifs de fondation pour les poteaux LAC qui ont été plus importants qu'initialement prévu. Différence : un peu plus de 131 000 €, soit une augmentation d'un peu plus de 9 %. Ce qui porte le nouveau montant du marché à 1 490 180 435 € hors taxe. Il vous est proposé d'approuver les deux avenants présentés et annexés à la délibération et d'autoriser le président à la signer.

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

#### **Exposé des motifs**

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

Vu les statuts du SMMAG adoptés par délibération du 12 décembre 2024,

Vu l'article R2194-8 du Code de la commande publique,

Par délibération du 07 décembre 2023, suite à la décision de la Commission d'appel d'offres réunie le 28 novembre 2023, le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise a attribué les marchés de travaux pour le prolongement de la ligne D du tramway. Le lot n°1 a été attribué au groupement Colas Rail / Colas Rail / Aximum pour un montant de 4 159 165,51 € HT, et notifié le 20 décembre 2023.

Le lot n°2 a été attribué à l'entreprise ETF pour un montant de 1 358 978,13 € HT, et notifié le 21 décembre 2023.

Le marché 2023-96 concerne l'opération de prolongement de la ligne D aux Taillées pour la partie incluant les travaux de pose de rail, de démolition et reprise des revêtements et les espaces verts, et de signalisation ferroviaire.

L'avenant présente deux éléments distincts : une augmentation des travaux de signalisation ferroviaire et de la validation administrative associée (234 370,09 € HT), et le décompte général définitif des quantités réalisées, incluant l'augmentation de certains postes comme l'éclairage public, les travaux de pose de réseaux secs à la demande du STRMTG ou encore la durée de la zone d'installation de chantier (76 592,44 € HT).

Le nouveau montant du marché 2023-96 est donc porté à 4 465 297,29 € HT, ce qui représente une augmentation de 306 131,79 € HT, soit 7,36 %.

Le marché 2023-97 concerne l'opération de prolongement de la ligne D aux Taillées pour la partie incluant les travaux de poteaux LAC (y compris les massifs de fondations), la mise en place des LAC et les travaux liés aux courants forts.

Deux postes ont augmenté pour ce lot. Le premier concerne l'ajout d'un remplacement de fil de LAC sur la ligne B, et le deuxième porte sur les massifs de fondation pour les poteaux LAC, qui ont été plus importants qu'initialement prévu.

La différence entre les plus et les moins pour ce marché se chiffre à 131 457,30 € HT, soit une augmentation de 9,67 %. Le nouveau montant du marché 2023-97 est donc porté à 1 490 435,43 € HT.

Après examen de la Commission Ressources du SMMAG du 15 mai 2025, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve les avenants annexés à la présente délibération ;
- Autorise le Président à signer les avenants 1 des marchés 2023-96 et 2023-97 relatifs aux travaux de prolongement de la ligne D du tramway.

*20 voix pour*

*Grenoble-Alpes Métropole : 14 voix pour*

*Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour*

*Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour*

**Conclusions adoptées à l'unanimité**

## **Délibération n°15: Mobilités urbaines - Tarification du réseau**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Nous en venons à une délibération sur la tarification du réseau sur le secteur du Voironnais. La parole est au vice-président, Luc Rémond.

Luc Rémond: Merci. Je ne vais pas vous faire l'affront de lire les quatre pages du rapport que vous avez certainement regardées avec attention. Simplement, puisqu'une grande partie reprend comment ont été harmonisés les tarifs avec les autres territoires, ça reprend ce que je disais tout à l'heure, l'effort que chacun a fait pour aboutir aujourd'hui à avoir une grille tarifaire identique à 99,9 %. En même temps, cela a touché aussi tout ce qui était les aspects annexes qui sont les amendes, les durées de validité de titre, tout ça a été aujourd'hui harmonisé. J'espère que le jour où on attaquera l'harmonisation avec la SNCF, la même volonté de chacun permettra d'aboutir. Parce que là, quand même, on a la volonté. Comme quoi, quand on a la volonté d'aboutir, on y arrive.

Ce que je vous propose, c'est d'approuver cette nouvelle grille tarifaire et toutes les annexes qui vont avec, mais aussi l'augmentation du tarif puisqu'il est proposé une augmentation des tarifs de 2,6 %. C'est un peu plus que l'inflation, sauf que le temps d'actualisation du tarif est très supérieur à un an, et c'est ce qu'on avait souhaité au niveau du Pays Voironnais pour rattraper un peu le fait que l'inflation n'a pas été prise en compte depuis un certain temps. Rappeler aussi simplement qu'on a des titres Grésivaudan valable dans le Grésivaudan, titre Pays Voironnais valable dans le Pays Voironnais et le titre Métropole est valable sur les trois territoires. C'est ce qui a été mis en place de manière à ce que chacun puisse y trouver son compte puisque historiquement, c'est sûr que les tarifs de la Métropole ne

sont pas tout à fait les mêmes que ceux du Grésivaudan ou du Pays Voironnais, liés à la fois au niveau de l'offre et à l'histoire. Je pense que j'ai été suffisamment synthétique. S'il y a des questions, par contre, on peut y répondre.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci. Y a-t-il des demandes d'interventions sur cette question ? C'est quand même un sujet important. Je rappelle que c'est la dernière brique de notre harmonisation tarifaire sur le nouveau réseau unique qui permet à ce que le secteur du Voironnais rentre de manière pleine et entière dans M réso avec à la fois sa tarification sectorielle propre, mais aussi cette convergence commune. C'est un gros travail qui a été réalisé, je le dis depuis des mois et des mois, à la fois par des élus, mais aussi les services. C'est un travail fin d'analyse des situations des uns et des autres pour arriver à quelque chose de cohérent et de convergeant et pour avoir un niveau de service qui soit réparti sur l'ensemble de notre territoire et qui, je le rappelle, en termes de distance, d'offre, de structuration, est rapportée à notre bassin de population comme l'un des plus importants de notre pays.

Je crois que c'est important aussi de le dire ici et que nous sommes maintenant sur des montants qui sont assez conséquent puisque nous mettons près de 200 millions d'euros par an pour faire fonctionner ce grand réseau, avec une moyenne de recette tarifaire qui représente 45 millions d'euros sur cela. Je me permets de rappeler ces chiffres parce qu'on entend parfois quelques débats où on nous dit qu'il serait très simple de faire comme ci ou de faire comme cela. Ce sont aussi des réalités de fonctionnement, de gestion, de responsabilité qui pèsent à la fois sur le service, mais qui permet aussi de fonctionner de manière la plus efficace possible et surtout de la manière la plus adaptée et la plus juste. Monsieur Bejjaji.

Pierre Bejjaji: Il n'y a pas de souci sur cette délibération. C'est l'objectif d'ailleurs qui présidait à la création du SMMAG à l'époque. Donc même si c'est long, on voit bien que cette notion d'harmonisation des tarifs, on y arrive et on s'en félicite. Après, ça va, j'anticipe un peu sur des débats sans doute du prochain mandat, mais ça renverra après à la question de l'harmonisation du versement mobilité. Et ça renverra aussi peut-être, mais c'est plus en interne au SMMAG, au fait de présenter les comptes par territoire, en sachant qu'un seul réseau, une tarification unique... Je ne reviens pas sur le débat des modes de gestion, mais globalement, à partir du moment où on a un seul réseau présenté par territoire, une seule ressource qu'est le VM, plus les versements des usagers, la présentation par territoire est un peu anachronique.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* C'est votre vision, monsieur Bejjaji. Vous pouvez souhaiter une présentation unique. Théoriquement, c'est possible, mais ce n'est pas l'histoire du syndicat. Je rappelle que c'est un syndicat qui se construit territorialement, qui est ouvert, qui est à la carte, et il y a une volonté aujourd'hui de construire les choses territorialement. Chacun a sa vision, mais il faut aussi respecter l'avis du territoire et les souhaits des uns et des autres. Parce que si les uns ou les autres imposaient une vision à d'autres, je ne suis pas sûr que nous puissions fonctionner comme nous fonctionnons aujourd'hui. En tout cas, ce n'est pas l'esprit de construction de ce syndicat, il faudrait quand même qu'un jour ou l'autre, vous l'entendiez. Parce que ce n'est pas chacun qui déclare dans son coin comment les choses devraient fonctionner.

Sur le versement mobilité, c'est un sujet important que vous évoquez. Je rappelle que la loi est très claire sur le sujet et qu'elle pose une convergence à l'échéance de 12 ans. Personne ici n'a dit que les taux de versement mobilité resteraient figés à l'éternité. Vous le savez bien, il y a des rythmes qui sont décidés là encore par les territoires, en fonction de leurs besoins, en fonction de leur orientation, en fonction des dialogues locaux, territoriaux aussi avec les acteurs économiques, parce que nous ne sommes pas déconnectés d'un certain nombre de réalités de vie. Nous savons aujourd'hui que c'est un sujet complexe et je ne crois pas que ce soit en forçant les choses que nous arrivions à la fois à les faire accepter et à les faire durer dans le temps.

Ne méconnaissez pas les débats que nous avons aujourd'hui au niveau national, vous avez certainement suivi les travaux de la conférence Ambition France Transports qui va fixer le cap pour les 20 prochaines années en matière de mobilité. Puis ce sujet du versement mobilité est amplement discuté puisque nous avons aujourd'hui un certain nombre d'acteurs économiques qui le remettent en cause sur son principe même, et je crois que ce serait absolument une très mauvaise idée. Cependant, pour qu'il dure, il faut qu'il soit accepté, qu'il soit partagé et qu'il soit juste. Cette capacité à laisser les acteurs décider dans le temps de manière progressive et adaptée de son évolution est à mon avis la condition de sa pérennisation. Ayons le bien à l'esprit.

Faisons attention dans la manière dont nous manions ce concept de versement mobilité. Parce que s'il est légitime qu'un certain nombre d'acteurs, et notamment d'acteurs économiques, contribuent parce qu'il y a du service en face, il faut aussi que la contribution soit juste et équitablement répartie et que

ce ne soit pas non plus toujours sur les mêmes que la charge repose si l'on veut qu'ils accompagnent le mouvement. Soyons attentifs à cela. Après, je ne peux que m'inscrire dans les propos du vice-président Luc Rémond sur l'horizon du SERM dont nous ne savons pas aujourd'hui quelles seraient les temporalités et sur le rêve d'arriver un jour à la convergence tarifaire, y compris avec les tarifs SNCF. En tout cas, nous continuerons évidemment ce combat. Je donne la parole à la vice-présidente, Coralie Bourdelain.

Coralie Bourdelain: Très rapidement. On repart un peu en arrière. Quand en 2020, on a commencé à travailler au sein du syndicat, il a fallu mettre en place beaucoup de choses. Je trouve que pour nos habitants, on a fait le travail. Après, en termes de présentation, je pense qu'il faut que les choses se construisent petit à petit. On a déjà appris à travailler ensemble et je pense qu'on arrive à un résultat, là, qui est positif. Il faut pouvoir poursuivre ça parce que mon objectif est que ça dure dans le temps, donc il faut prendre les souhaits des uns et des autres, arriver à faire qu'on travaille ensemble. On l'a bien fait sous la présidence de Sylvain Laval qui a toujours pris en compte les souhaits des territoires. Je voulais juste préciser ça, je pense que quand on fait un petit regard en arrière pour nos habitants, on a fait le travail et c'est ce qui m'importe.

Luc Rémond: Monsieur Luc Rémond.

01:44:06

Luc Rémond: Juste compléter. Je crois qu'il faut qu'on ait, comme toute organisation, le risque de la tentation de la centralisation complète, et à mon sens, ce n'est pas du tout ce qu'on a mis dans les statuts du syndicat et dans la génétique du syndicat. On reproche à l'État tous les matins de dire : « Centraliser, tout vient de Paris, tout vient de Paris », et on n'arrive pas à avancer au niveau local. Au sein du syndicat, ne faisons pas les mêmes choses. Génétiquement, on a inscrit que les territoires gardent une certaine main, j'allais dire, sur ce qui se passe chez eux et je pense que c'est essentiel, notamment si demain, on veut agréger aussi d'autres territoires. Parce que s'ils ont le sentiment de rentrer dans, entre guillemets, un machin centralisé où tout était intégré à 100 %, ça ne sera pas très tentateur pour attirer des intercommunalités qui souvent sont beaucoup plus petites avec beaucoup moins de moyens. Donc si on veut rester attractif, gardons le respect d'une certaine autonomie de chaque territoire dans une harmonisation globale. C'est toute la force, je pense que ça sera la force du syndicat puisqu'une tentation centralisatrice qui pourrait exister.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci beaucoup. Puis rappelons que les taux évoluent. Je rappelle que nous avons récemment augmenté les taux de versement mobilité sur le Grésivaudan : sur le Voironnais, nous sommes déjà à 1,7, sur le Grésivaudan, il manque 0,3 pour arriver à 2, donc ce n'est pas si loin que cela. Je rappelle aussi que la loi plafonne aujourd'hui à 2 % les taux. Le vrai sujet aussi est la capacité un jour à faire évoluer ces taux, mais pas à n'importe quelle condition, au-delà du plafond. Puis je ne crois pas que vous puissiez aujourd'hui convaincre quiconque d'augmenter ces taux là où la ressource suffit à financer le besoin. Au nom de quoi vous expliqueriez au Grésivaudan qu'il faudrait qu'il augmente encore plus son taux alors que le taux qui a été fixé finance le service pour contribuer à des projets qui ne le concernent pas et qui relèvent du passé. Je crois que personne n'accepterait cela. C'est très simple à comprendre.

En revanche, quand nous avons de nouveaux projets qui dépassent les frontières, qui sont dans la solidarité territoriale, et c'est le cas sur le réseau, chacun y contribue, et c'est notamment pour cela que nous avons fait évoluer le versement mobilité, et dans le Voironnais et dans le Grésivaudan. Donc ça me semble être aujourd'hui la bonne manière de procéder. Je vous propose de mettre aux voix cette délibération. Y a-t-il des oppositions ? des abstentions ? C'est adopté. Je vous en remercie. L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée.

### **Exposé des motifs**

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

Vu les statuts du SMMAG adoptés par délibération du 12 décembre 2024,

Vu les délibérations sur la tarification M réso des 11 avril et 04 juillet 2025

Les délibérations du Comité Syndical du 11 avril et du 04 juillet 2025 sur la tarification des réseaux de transports du SMMAG ont acté la mise en place d'une tarification unique pour les transports en commun organisés par le SMMAG.

La communauté d'agglomération du Pays Voironnais a souhaité transférer sa compétence mobilité au SMMAG au 1er janvier 2025. Ainsi, le réseau de transport du Pays Voironnais intègre M réso et il convient de décider de la nouvelle grille tarifaire applicable dans la zone Voironnais.

L'objet de la présente délibération est de proposer une extension de la tarification zonale M réso au périmètre du Pays Voironnais. Elle proposera également d'une harmonisation du montant des amendes et la création d'un nouveau tarif spécifique pour couvrir certains types d'évènements.

#### État des lieux des tarifications en vigueur actuellement

La gamme tarifaire Pays Voironnais présente déjà de nombreuses similitudes avec la gamme M réso :

- Des profils de réduction liés à l'âge
- Une tarification solidaire basée sur les revenus via le quotient familial CAF
- L'utilisation de la carte sans contact OÛra

Les gammes présentent cependant des différences sur les classes d'âge, la déclinaison des tarifs solidaires ainsi que sur quelques titres proposés, statuts ou modalités d'utilisation des abonnements :

#### - Sur les classes d'âge :

La gamme Voironnais compte 3 classes d'âge (5-10 ans, 11-25 ans et + de 26 ans) contre 6 pour M réso (5-10 ans, 11-17 ans, 18-25 ans études, 18-64 ans, 65-74 ans, +75 ans)

#### - Sur la tarification solidaire :

Les tarifs solidaires sont déclinés en fonction de chaque classe d'âge, alors que la tarification M réso propose un tarif unique par tranche de quotient familial.

Les tranches de quotients familiaux diffèrent, notamment le plafond de ressource fixé à un QF de 810€ dans le Voironnais contre 900 pour M réso.

#### - Les titres suivants existent dans la gamme tarifaire M réso et pas dans celle du Voironnais :

- o Un titre journée, décliné en une grille appelée « événementiel » proposant des tarifs dégressifs sur des titres de 1 à 7 jours
- o Un abonnement « sur mesure » ou « post-paiement », qui propose une facturation des trajets réellement réalisés à la fin de chaque mois
- o Le titre « collectivités 10 voyages » permet de vendre aux collectivités un carnet de 10 voyages sous la forme de 10 fois un ticket (au prix du ticket carnet)
- o Un abonnement appelé « MPro » destiné aux salariés dont l'employeur suit une démarche de plan de mobilité
- o Un titre 10 trajet « access » proposant une réduction pour les titulaires de carte mobilité inclusion

#### - Les titres suivants existent dans la gamme tarifaire Voironnais et pas dans celle de M réso

- o Un titre « tribu » permettant de voyager de 2 à 5 personnes pendant une journée
- o Un titre spécifique pour les correspondants en visite dans le cadre des échanges scolaires

#### - Les réductions pour les titulaires d'une carte mobilité inclusion « invalidité » diffèrent :

- o Dispositions sur M réso :
  - Un titre 10 voyages à tarif réduit
  - Des tarifs d'abonnements équivalents aux tarifs établis pour les 65 ans et plus
  - Le ticket accompagnateur d'un titulaire de carte mobilité inclusion est gratuit si la carte comporte la mention « besoins d'accompagnement », et à demi-tarif sinon
  -
- o Dispositions sur le Voironnais :
  - Le ticket accompagnateur d'un titulaire de carte mobilité inclusion est gratuit

#### - Sur les modalités d'utilisation :

- o Les abonnements mensuels M réso sont dit « glissants » (ils ouvrent une période de libre circulation de 30 jours à la première validation), alors que les mensuels Voironnais sont dit « calendaires » (ils sont valables un mois donné)
- o La durée de validité des cartes 10 trajets Voironnais est de 2h, alors qu'elle est de 1h sur M réso
- o Le titre « groupe » M réso est valable pour un trajet, alors que le titre « groupe » Voironnais est valable pour un aller-retour

#### Intégration dans la gamme tarifaire M réso

Il est proposé de créer des tarifs « intra-Voironnais » de manière similaire aux tarifs « intra-Grésivaudan » existant.

Pour ce faire, il s'agit de faire coïncider les différents « profils » (comme l'âge ou certains statuts) et les règles de fonctionnement des titres en se basant sur la gamme tarifaire M réso.

Cependant, afin de veiller à ne pas complexifier inutilement la gamme tarifaire, il est proposé de ne pas intégrer tous les titres ou profils suivants pour la zone Voironnais :

- L'abonnement annuel pour les 75 ans et plus
- Les abonnements mensuels et annuels pour les 65 ans et plus
- Le titre 1 jour et sa déclinaison en « événementiel »
- Le titre 10 voyages collectivités

De même, pour conserver les pratiques existantes dans le Voironnais, il est proposé de conserver le titre suivant, uniquement pour la zone intra-Voironnais :

- Le ticket tribu permettant de voyager pendant une journée en groupe de 2 à 5 personnes

Par ailleurs, en attendant le nouveau système billettique, le tarif « sur mesure » ou « post-paiement », sera décliné uniquement sur l'application mobile pour la zone Voironnais (comme sur la zone Grésivaudan).

Pour rappel, le principe tarifaire proposé est le suivant :

- Les tarifs M réso sont valables sur l'ensemble du ressort territorial du SMMAG et permettent d'emprunter toutes les lignes de transport organisées par le SMMAG ;
- Les tarifs « locaux » des zones intra-Grésivaudan et intra-Voironnais permettent de voyager à l'intérieur des zones concernées sur les lignes de transport organisées par le SMMAG.

Par conséquent, pour les déplacements entre le Voironnais et les autres zones tarifaires du SMMAG, la tarification M réso s'applique dans les lignes dont le SMMAG à la charge.

#### Tarification solidaire

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

Les tranches de quotient familial de la gamme M réso sont les suivantes (au 1er septembre 2024):

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

Il est proposé d'utiliser ces tranches de quotient pour la déclinaison des tarifs solidaires dans la zone Voironnais.

Les tarifs seront déclinés de manière zonale, cependant, il est proposé que le tarif d'entrée dans la tarification solidaire soit identique pour toute les zones du SMMAG (2,50€/mois en septembre 2024).

La conséquence de cette modification est un élargissement de la couverture solidaire dans le Voironnais, par une augmentation du plafond de ressources équivalentes à un QF de 900€ au lieu de 810 €.

#### Fixation des niveaux de tarif

Pour les tarifs de la zone Voironnais, il est proposé de se baser sur la tarification Voironnais existante, avec une prise en compte annuelle de l'inflation. Pour les tarifs appliqués au 1er juillet, il s'agit d'appliquer l'inflation constatée en 2024.

#### Dispositions diverses

Le système billettique du réseau Voironnais sera renouvelé en fin d'année 2025, et le choix s'est porté sur une extension du système SMMAG.

Dans la période de cohabitation entre les 2 systèmes, le paiement par carte bancaire sans contact ne sera pas possible à l'intérieur des lignes du réseau Voironnais, et la validation de tickets papier avec des QR code non plus.

Ainsi, la vente à bord et le ticket SMS sont maintenus au tarif du ticket unité pour les titres zone Voironnais, afin que les usagers puissent acquérir un ticket unité comme aujourd'hui.

La durée de validité des titres à voyages doit être harmonisée à l'échelle de l'ensemble du réseau. Comme pour l'ensemble des titres M réso, ils sont valables 1h, avec aller-retour autorisé. En cas de correspondance intervenant au plus tard 59 minutes après la première validation, il est possible de terminer son trajet dans la limite de 1h30 maximum.

Le billet « groupe » Intra-Voironnais devient valable pour un trajet au lieu d'un aller-retour, et vois en conséquence sont tarif divisé par 2.

La grille tarifaire M réso est présentée en annexe.

## MONTANT DE L'AMENDE POUR ABSENCE DE TITRE

Les montants des amendes pour absence de titre, encadrés par le code des transports, sont aujourd'hui fixés à des niveaux différents sur les réseaux M réso et Pays Voironnais :

Actuellement sur le réseau M réso ;

- La délibération du 04 juillet 2024 a fixé le tarif pour le montant de l'amende à 60€. Des frais de dossiers de 25€ sont ajoutés si l'amende n'est pas payée immédiatement, mais sous 10 jours (soit 85€). De nouveaux frais de dossiers de 25€ sont ajoutés pour un paiement effectué entre 11 jours et 3 mois (soit 110€)
- La non-validation d'un titre de transport valide est passible d'une amende de 5€.

Actuellement sur le réseau du Pays Voironnais :

- Le règlement d'exploitation stipule que le montant de l'amende est de 45€. Des frais de dossiers de 38€ sont ajoutés si le paiement de l'amende doit faire l'objet d'une relance de la part des services du Voironnais (soit 82€) ;
- La non-validation d'un titre de transport valide n'est pas pénalisée

Il est proposé d'harmoniser les amendes pour absence de titre de transport ou pour non validation d'un titre valide aux montants en vigueur sur M réso

## CREATION DU TITRE « Evénementiel 2 voyages »

Afin de proposer aux spectateurs ou participants à une manifestation une tarification combinée avec les billets d'entrée, il est proposé de créer un titre M réso ayant les caractéristiques suivantes :

- Le titre est composé de deux voyages
- Il permet à toute personne physique, quel que soit son âge, de voyager sur l'ensemble des lignes de transport public du réseau M réso (à l'exception des lignes à tarif spécifiques Neige et Nature).
- Son tarif est équivalent à deux fois le prix du ticket vendu en carnet de 10, soit deux fois le dixième du prix du carnet de 10.
- Chaque voyage a une durée de validité de 1h00 et permet la correspondance entre plusieurs lignes du réseau.

La distribution et la facturation de ce titre seront déterminés par des conventions entre les organisateurs des événements, la SPL MTag en charge de la commercialisation des titres de transport et le SMMAG.

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 15 mai 2025, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG décide :

- De remplacer à partir du 1er juillet 2025 la gamme tarifaire du Voironnais par la création d'une zone tarifaire intra-Voironnais correspondante au territoire de la communauté d'agglomération du Pays Voironnais
- De fixer des tarifs pour la zone intra-Voironnais permettant de voyager uniquement en zone intra-Voironnais, valables à partir du 1er juillet 2025 et présentés dans la gamme tarifaire en annexe
- De se baser sur les tarifs du réseau du Pays Voironnais en vigueur pour la tarification Zone intra-Voironnais, en y ajoutant une augmentation à l'inflation de 2.6%
- De supprimer les titres spécifiques pour les correspondants
- D'établir la durée de validité des titres à voyages M réso intra Voironnais à 1h, aller-retour possible, et correspondance jusqu'à la 59ème minute de trajet.
- De transformer les abonnements mensuels intra-Voironnais en titre valables 30 jours à partir de la première validation
- De fixer le montant de l'amende pour absence de titre à 60€ pour l'ensemble du réseau M réso ;
- De fixer le montant de l'amende pour non validation d'un titre valide à 5€ sur l'ensemble du réseau M réso ;
- De créer le titre « évènementiel 2 voyages »

*19 voix pour*

*Grenoble-Alpes Métropole : 13 voix pour*

*Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour*

*Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour*

**Conclusions adoptées à l'unanimité**

-----  
La séance est levée à 11h22  
-----

Secrétaire de séance

Marc ODDON

Le Président

Sylvain LAVAL