



Syndicat Mixte des Mobilités  
de l'Aire Grenobloise

## **COMITÉ SYNDICAL DU SMMAG**

**Séance du jeudi 03 juillet 2025 09 heures 00**

**Procès-verbal**

Le trois juillet 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 la Salle du conseil A, Siège de la Communauté de communes Le Grésivaudan, 390 rue Henri Fabre à CROLLES sur la convocation en date du vingt-sept juin 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 : **27**

### **Présents**

#### **Délégués de Grenoble-Alpes Métropole**

**Titulaires** : Pierre BEJJAJI, Margot BELAIR, Brahim CHERAA, Florent CHOLAT, Simon FARLEY, Christophe FERRARI de la n°1 à la n°11 puis pouvoir à Sylvain LAVAL de la n°12 à la n°32, Sylvain LAVAL, Laëtitia RABIH, Alban ROSA, Laurent THOVISTE.

**Suppléant(e)s** : Marc DEPINOIS, Claudine LONGO, Jérôme BUISSON.

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

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

#### **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** : Jean-Paul TROVERO pouvoir à Brahim CHERAA, Bertrand SPINDLER pouvoir à Laëtitia RABIH.

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

**Titulaires** : Nadine REUX pouvoir à Luc REMOND.

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

**Titulaires** : Franck BENHAMOU pouvoir à Laurent THOVISTE, Sandrine MARTIN-GRAND pouvoir à Anne GERIN, Christophe SUSZYLO pouvoir à Christelle MEGRET.

### **Absents excusés**

#### **Délégués de Grenoble-Alpes Métropole**

**Titulaire** : Maxence ALLOTO.

Coralie BOURDELAIN a été nommé secrétaire de séance.

# Ordre du jour

## FINANCES

Délibération n° 1- DL20250703018- Compétences obligatoires - Portage financier de la convention relative aux travaux de la suppression du PN27 de Brignoud – ouvrage de franchissement modes doux.....	5
Délibération n°2 - DL20250703019- Compétences obligatoires - Portage financier de la convention relative au financement complémentaire des travaux de création du terminus ferroviaire en gare de Brignoud.....	7
Délibération n°3 - DL20250703020- Compétences obligatoires - Affectation des résultats 2024 du budget principal.....	8
Délibération n°4 - DL20250703021- Mobilités urbaines - Affectation des résultats 2024 du budget annexe mobilités urbaines.....	9
Délibération n°5 - DL20250703022- Mobilités partagées, actives, intermodalités - Affectation des résultats 2024 du budget annexe mobilités partagées.....	10
Délibération n°6 - DL20250703043- Compétences obligatoires - Budget supplémentaire 2025 du budget principal.....	12
Délibération n°7 - DL20250703044- Mobilités urbaines - Budget supplémentaire 2025 du budget annexe mobilités urbaines.....	16
Délibération n°8 - DL20250703045- Mobilités partagées, actives, intermodalités - Budget supplémentaire 2025 du budget annexe mobilités partagées.....	21
Délibération n°9 - DL20250703023- Mobilités partagées, actives, intermodalités - Autorisation donnée au Président de solliciter les subventions du Fonds Vert pour les projets présentés au titre de l'année 2025.....	26

## POLITIQUE DE DEPLACEMENTS

Délibération n°10 - DL20250703024- Mobilités partagées, actives et intermodalités - Avenant n°1 à la convention de mandat pour la perception des recettes au titre de l'exploitation du service Mvélo+ du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise portant sur l'annexe 13 - Perception et reversement des recettes de primes d'assurance.....	27
--	----

## RELATIONS AVEC LES USAGERS ET OPERATEURS DE MOBILITE

Délibération n°11 - DL20250703017- Mobilités urbaines - Acquisition de rames de tramway grande capacité pour le Réseau de transport en commun de l'aire Grenobloise - Autorisation donnée au Président de signer le marché.....	29
---	----

## ADMINISTRATION GENERALE

Délibération n°12 - DL20250703047A- Compétences obligatoires - Modification des statuts.....	34
Délibération n°13 - DL20250703048A- Compétences obligatoires - Modification du Règlement Intérieur.....	41
Délibération n°14 - DL20250703046- Compétences obligatoires - Modification des effectifs du SMMAG.....	42
Délibération n°15 - DL20250703025- Compétences obligatoires - Élections professionnelles octobre 2025 : Mise en œuvre du vote électronique.....	44

## PARTENARIATS - ADHESIONS - SUBVENTIONS

Délibération n°16 - DL20250703026- Mobilités partagées, actives et intermodalités - Convention de partenariat avec le Comité d'Organisation de la 90e édition de la Vuelta a España - Mardi 26 Août 2025.....	52
---	----

## MULTIMOBILITES

Délibération n°17 - DL20250703027- Mobilités partagées, actives et intermodalités - Création d'un Pôle d'Échanges Multimodal en gare de Goncelin : Bilan de la concertation préalable sur la Mise en Compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Goncelin.....	53
Délibération n°18 - DL20250703028- Mobilités urbaines - Adaptation d'offre - réorganisation réseau Nord Est - lignes C1, 18, 42, 82.....	56

## POLITIQUE DE DEPLACEMENTS

Délibération n°19 - DL20250703029- Mobilité urbaines - Assistance technique et administrative du SMMAG au renouvellement des rames de tramway grande capacité, de leur conception à leur sortie de garantie - Autorisation donnée au Président de signer l'accord-cadre.....	59
Délibération n°20 - DL20250703030- Mobilités urbaines - Coupe lcare 2025 - Offre de transport...60	60
Délibération n°21 - DL20250703031- Mobilités urbaines - Marchés d'exploitation des lignes de transport public - Avenants aux marchés n° 2025-55, n° 2025-69 et n°2025-71 - Autorisation donnée au Président à signer les avenants.....	63
Délibération n°22 - DL20250703032- Mobilités urbaines - Tarification solidaire - Actualisation des tranches de quotient familial.....	64

Délibération n°23 - DL20250703033- Mobilités partagées, actives et intermodalités - Convention entre la Région Auvergne-Rhône-Alpes et le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise et SNCF Voyageurs pour l'accès à un Abonnement Scolaire Régional pour les élèves externes et demi-pensionnaires ayants-droits du SMMAG pour le secteur voironnais.....	65
Délibération n°24 - DL20250703034- Mobilités partagées, actives et intermodalités - Liaison inter-rives modes actifs Crolles/Brignoud - Autorisation donnée au Président de signer l'avenant n°2 au marché de maîtrise d'œuvre.....	66
Délibération n°25 - DL20250703035- Mobilités partagées, actives et intermodalités - Pôle d'échanges multimodal de Brignoud-Gare - Deuxième phase d'acquisitions foncières auprès de propriétaires privés.....	68
Délibération n°26 - DL20250703036- Mobilités partagées, actives et intermodalités - Création d'un pôle d'échanges multimodal en gare de Brignoud : Validation de l'avant-projet.....	70
Délibération n°27 - DL20250703037- Mobilités urbaines - Mise en place d'une opération tarifaire promotionnelle sur la ligne Proximo 31.....	71
<b>FINANCES</b>	
Délibération n°28 DL20250703038- Mobilités urbaines - Budget annexe mobilités urbaines - Admissions en non valeur 2025.....	72
Délibération n°29 - DL20250703039- Mobilités partagées actives et intermodalités - Budget annexe mobilités partagées - Admissions en non valeur et créances éteintes 2025.....	73
<b>PATRIMOINE - FONCIER</b>	
Délibération n°30 - DL20250703040- Mobilités urbaines - Cession des véhicules appartenant aux communautés d'agglomération du Grésivaudan et du Pays Voironnais au SMMAG.....	74
<b>POLITIQUE DE DEPLACEMENTS</b>	
Délibération n°31 - DL20250703041- Mobilités urbaines - Travaux pour le prolongement de la ligne D du tramway - Autorisation donnée au Président de signer le protocole d'accord transactionnel du marché n°2023-96 (lot 1).....	75
<b>NOUVELLES MOBILITES</b>	
Délibération n°32° - DL20250703042- Mobilités urbaines - Convention de cession de Grenoble-Alpes Métropole au SMMAG des bornes de recharge de véhicules électriques retrofittées.....	76

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Maxence Alloto, il n'est pas là. Florent Cholat. Alban Rosa. Jean-Yves Porta n'est pas là, mais son suppléant, Marc Depinois, est là. Dominique Escaron n'est pas là, mais sa suppléante, Claudine Longo, est là. Simon Farley. Christophe Ferrari. Sylvain Laval, présent. Marc Oddon n'est pas là, mais son suppléant, Jérôme Buisson, est là. Brahim Cheraa. Laetitia Rabhi. Bertrand Spindler n'est pas là, mais il a donné pouvoir à Laetitia Rabhi. Laurent Thoviste, Jean-Paul Trovero n'est pas là il a donné pouvoir à Brahim Cheraa. Bruno Cattin. Anthony Moreau, Luc Raymond, Nadine Reux n'est pas là, mais elle a donné pouvoir à Luc Raymond. Henri Baile. François Bernigaud, Coralie Bourdelain, Christelle Megret, Anne Gérin. Sandrine Martin-Grand est absente, mais elle a donné pouvoir à Anne Gérin. Christophe Suszylo n'est pas là, et Franck Benhamou n'est pas là. Le quorum est atteint.

Vous avez reçu le procès-verbal de la séance du 22 mai dernier. Est-ce qu'il y a des remarques ? Je vous propose de l'adopter. Pas d'opposition ? Il est adopté. Merci. Nous devons désigner également une secrétaire de séance. Y a-t-il une volontaire ? Madame Bourdelain ? Pas d'opposition à la désignation de Madame Bourdelain ? Merci. Madame Bourdelain est désignée secrétaire de séance.

## **FINANCES**

### **Délibération n° 1- DL20250703018- Compétences obligatoires - Portage financier de la convention relative aux travaux de la suppression du PN27 de Brignoud – ouvrage de franchissement modes doux**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Nous en venons aux délibérations. Nous allons commencer par le bloc Finances. La parole est au vice-président, Bruno Cattin.

*Bruno Cattin:* Bonjour à tous. On démarre par deux transferts de portage financier, suite à la signature de deux conventions qui ont été prises par le Grésivaudan, pour leur permettre de financer une partie de ces investissements via leur versement mobilité. La première concerne les travaux de la suppression du PN 27 de Brignoud, et la deuxième concernera la création du terminus ferroviaire en gare de Brignoud. Donc, ces éléments-là sont importants pour le Grésivaudan. Le Grésivaudan a délibéré, validant une contribution à hauteur de 6,65 millions en novembre 2023, qui a été adoptée à l'unanimité du Conseil communautaire. Voilà les deux sujets qui existent. C'est un transfert permettant au Grésivaudan d'acquitter ces montants-là via le versement mobilité. Donc, dans l'ordre, on revient à la première, c'est le PN 27 de Brignoud, et je pense que ça fera l'objet d'une délibération.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci. Y a-t-il des demandes de prise de parole sur ces conventions de portage financier, donc d'alimentation en flux financiers des opérations de travaux ferroviaires sur le secteur de Brignoud dans le cadre, je vous le rappelle, du chantier du RER ? S'il n'y a pas de sujet, je propose de mettre aux voix les deux délibérations.

*Bruno Cattin:* Bien sûr.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Sur la première, sur le portage de la convention relative à la suppression du passage à niveau PN 27 et à l'ouvrage de franchissement mode doux, y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? C'est adopté. 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 la Convention relative au financement de la suppression du PN27 de Brignoud – ouvrage de franchissement des modes doux,

Vu la délibération concordante de la Communauté de Communes Le Grésivaudan en date du 30 juin 2025,

La communauté de communes le Grésivaudan a récemment conclu plusieurs conventions avec SNCF Réseau et plusieurs autres partenaires afin de participer au financement de chantiers ferroviaires.

Ainsi, la convention dite « PN27 », délibérée en date du 16 novembre 2023 au SMMAG et du 27 novembre 2023 au Grésivaudan, et la convention dite « Gare de Brignoud », délibérée à l'unanimité en date du 16 décembre 2024 par Le Grésivaudan, dénommées ci-après les conventions « mères », instaurent un partenariat entre toutes les parties intéressées localement par les opérations et permettent un financement conjoint.

Le Grésivaudan apporte, au titre de ces deux conventions, la somme de 15 M€ d'investissement sur une durée de quatre années.

Néanmoins, suite à la diminution imposée par l'Etat de ses recettes de fonctionnement, imputant très fortement sa capacité d'autofinancement, Le Grésivaudan voit son plan pluriannuel d'investissement (PPI) grandement obéré.

En effet, il a été acté que cette diminution des recettes serait portée à 15 M€ sur les trois prochaines années, soit peu ou prou la même somme que les efforts consentis par Le Grésivaudan au titre des conventions susmentionnées.

Afin de ne pas sacrifier ses investissements au cœur de ses compétences, tout en continuant d'investir pour le développement du ferroviaire local, Le Grésivaudan souhaiterait transférer la charge financière représentée par ces conventions sur son budget annexe au Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG).

Dans cette optique, le SMMAG, Le Grésivaudan et SNCF Réseau souhaitent entériner ce changement par le biais de la convention « fille » jointe en annexe, adossée à la convention « mère ». En application de ces nouvelles conventions, le SMMAG réglera alors, pour le compte du Grésivaudan, les appels de fonds émis par SNCF Réseau, tout en restant partie prenante.

Ce partenariat avec le Grésivaudan, découlant de cette nouvelle convention, permettra le financement des travaux de suppression du PN 27 de Brignoud – ouvrage de franchissement modes doux. La convention « mère » portant initialement ces financements avait été approuvée par une délibération du Conseil Communautaire en date du 27 novembre 2023 adoptée à l'unanimité, validant ainsi une contribution à hauteur de 6.65 M€.

Le SMMAG, lui aussi partie prenante de cette convention, est engagé à hauteur de 1.5 M€ sur le volet mobilité active de l'opération

En application de la présente convention, le SMMAG réglera alors, pour le compte du Grésivaudan qui restera partie prenante, les appels de fonds émis par SNCF Réseau. En termes de financement, cela nécessitera probablement un recours à l'emprunt.

Cette convention prendra en compte tous les appels de fonds émis par SNCF Réseau à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention.

- Autorise Monsieur le Président à signer la convention relative au portage des engagements financiers de la communauté de communes le Grésivaudan vers le Syndicat Mixte des mobilités de l'aire Grenobloise Relative au financement des travaux de suppression du PN27 de Brignoud- ouvrage de franchissement des modes doux (jointe en annexe) ;
- Autorise Monsieur le Président à signer tous les actes afférents à la convention susmentionnée, en ce compris les éventuels avenants et protocoles ;



27 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 4 voix pour

**Conclusions adoptées à l'unanimité**

**Délibération n°2 - DL20250703019- Compétences obligatoires - Portage financier de la convention relative au financement complémentaire des travaux de création du terminus ferroviaire en gare de Brignoud**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Sur la convention relative, cette fois-ci, aux compléments de travaux pour la création du terminus ferroviaire en gare de Brignoud, y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? C'est adopté. 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 la Convention relative au financement de la suppression du PN27 de Brignoud – ouvrage de franchissement des modes doux,

Vu la délibération concordante de la Communauté de Communes Le Grésivaudan en date du 30 juin 2025,

La communauté de communes le Grésivaudan a récemment conclu plusieurs conventions avec SNCF Réseau et plusieurs autres partenaires afin de participer au financement de chantiers ferroviaires.

Ainsi, la convention dite « PN27 », délibérée en date du 16 novembre 2023 au SMMAG et du 27 novembre 2023 au Grésivaudan, et la convention dite « Gare de Brignoud », délibérée à l'unanimité en date du 16 décembre 2024 par Le Grésivaudan, ci-après les conventions « mères », instaurent un partenariat entre toutes les parties intéressées localement par les opérations et permettent un financement conjoint.

Le Grésivaudan apporte, au titre de ces deux conventions, la somme de 15 M€ d'investissement sur une durée de quatre années.

Néanmoins, suite à la diminution imposée par l'Etat de ses recettes de fonctionnement, imputant très fortement sa capacité d'autofinancement, Le Grésivaudan voit son plan pluriannuel d'investissement (PPI) grandement obéré.

En effet, il a été acté que cette diminution des recettes serait portée à 15 M€ sur les trois prochaines années, soit peu ou prou la même somme que les efforts consentis par Le Grésivaudan au titre des conventions susmentionnées.

Afin de ne pas sacrifier ses investissements au cœur de ses compétences, tout en continuant d'investir pour le développement du ferroviaire local, Le Grésivaudan souhaiterait transférer la charge financière représentée par ces conventions sur son budget annexe au Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG).

Dans cette optique, le SMMAG, Le Grésivaudan et SNCF Réseau souhaitent entériner ce changement par le biais de la convention « fille » jointe en annexe, adossée à la convention « mère ». En application de ces nouvelles conventions, le SMMAG réglera alors, pour le compte du Grésivaudan, les appels de fonds émis par SNCF Réseau, tout en restant partie prenante. Le SMMAG pourrait être amené à financer ces participations par recours à l'emprunt.

Ce partenariat avec le Grésivaudan, découlant de cette nouvelle convention, permettra le financement complémentaire des travaux de création du terminus ferroviaire en gare de Brignoud (ligne de Grenoble à Chambéry). La convention « mère » portant initialement ces financements avait été approuvée par une délibération du Conseil Communautaire en date du 16 décembre 2024 adoptée à l'unanimité, validant ainsi une contribution à hauteur de 8 555 920 €.

Le SMMAG est également partie prenante aux instances de cette opération sans toutefois participer au financement de l'opération.

Cette convention prendra en compte tous les appels de fonds émis par SNCF Réseau à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention.

- Autorise Monsieur le Président à signer la convention relative au portage des engagements financiers de la communauté de communes le Grésivaudan vers le Syndicat Mixte des mobilités de l'aire Grenobloise Relative au financement complémentaire des travaux de création du terminus ferroviaire en gare de Brignoud (jointe en annexe) ;
- Autorise Monsieur le Président à signer tous les actes afférents à la convention susmentionnée, en ce compris les éventuels avenants et protocoles ;

27 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 4 voix pour

**Conclusions adoptées à l'unanimité**

### **Délibération n°3 - DL20250703020- Compétences obligatoires - Affectation des résultats 2024 du budget principal**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Nous en venons à l'affectation des résultats du budget principal 2024.

*Bruno Cattin:* On parle de l'affectation des résultats suite à une délibération en comité syndical du 22 mai 2025, où l'on avait approuvé le compte administratif. Donc, pour rappel, ces comptes administratifs sont conformes aux résultats du compte de gestion du service de gestion comptable. L'excédent de fonctionnement cumulé à l'issue de l'exercice 2024 s'élève à 1 908 000 €. La section d'investissement présente un besoin de financement de 1 891 000 €. Donc, l'excédent de fonctionnement devant prioritairement être affecté à la couverture du besoin de financement de la section d'investissement, il est proposé de l'affecter comme suit : 1 891 431 € en recettes d'investissement et 17 333 € en recettes de fonctionnement. Voilà pour cette affectation du compte de résultat du budget principal.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci. Y a-t-il des demandes de prise de parole ? 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 syndicat mixte des mobilités de l'aire Grenobloise adoptés par délibération du 12 décembre 2024,

Vu les comptes de gestion et de résultat 2024 du budget principal adoptés par délibération du 22 mai 2025,

Suite à l'approbation du compte administratif 2024 du budget principal par délibération du comité syndical en date du 22 mai 2025, il y a lieu de procéder à l'affectation des résultats de l'exercice.



Pour rappel, ces derniers sont conformes aux résultats du compte de gestion du service de gestion comptable.

Il est donc proposé d'affecter les résultats constatés du budget principal comme suit :

		Dépenses	Recettes	NET
Fonctionnement	Résultat antérieur (002)		1 655 442,26 €	1 655 442,26 €
	Résultat de l'exercice	150 201 108,79 €	150 454 431,54 €	253 322,75 €
	Résultat cumulé de section	150 201 108,79 €	152 109 873,80 €	1 908 765,01 €
Investissement	Résultat antérieur (001)	906 347,95 €		-906 347,95 €
	Résultat de l'exercice	3 199 420,61 €	2 214 337,38 €	-985 083,23 €
	Résultat cumulé de section	4 105 768,56 €	2 214 337,38 €	-1 891 431,18 €

**Affectation des résultats 2024 :**

1. Affectation au c/1068 (couverture du besoin de financement)	1 891 431,18 €
2. Report en section de fonctionnement au c/ 002 (excédent)	17 333,83 €

L'excédent de fonctionnement cumulé à l'issue de l'exercice 2024 s'élève à 1 908 765,01 €.

La section d'investissement présente un besoin de financement (déficit) de 1 891 431,18 €.

L'excédent de fonctionnement devant prioritairement être affecté à la couverture du besoin de financement de la section d'investissement, il est proposé de l'affecter comme suit :

- 1 891 431,18 € en recette d'investissement au compte 1068 – Excédents de fonctionnement capitalisés ;
- 17 333,83 € en recette de fonctionnement au compte 002 – Report en section de fonctionnement.

- Décide d'adopter l'affectation de résultat telle que proposée.

27 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 4 voix pour

**Conclusions adoptées à l'unanimité**

**Délibération n°4 - DL20250703021- Mobilités urbaines - Affectation des résultats 2024 du budget annexe mobilités urbaines**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Même chose, cette fois-ci, sur le budget annexe Mobilité urbaine.

*Bruno Cattin:* Sur le budget annexe Mobilité urbaine. Je peux rappeler que ces résultats sont conformes aux résultats du compte de gestion. L'excédent de fonctionnement cumulé, issu de l'exercice 2024, s'élève à 12 870 000 €. La section d'investissement présente un besoin de financement de 13 243 000 €. Donc, l'excédent de fonctionnement, devant prioritairement être affecté à la couverture du besoin de financement, il est proposé d'affecter l'excédent de fonctionnement cumulé en recettes d'investissement à hauteur de 12 870 000 €. Puis il restera 0,4 million de soldes de déficit d'investissement qui ne sont pas couverts par cette affectation.

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

**Exposé des motifs**

Vu les articles L 5721-1 et suivants du code général des collectivités territoriales,

Vu les statuts du syndicat mixte des mobilités de l'aire Grenobloise adoptés par délibération du 12 décembre 2024,

Vu les comptes de gestion et de résultat 2024 du budget annexe mobilités urbaines adoptés par délibération du 22 mai 2025,

Suite à l'approbation du compte administratif 2024 du budget annexe mobilités urbaines par délibération du comité syndical en date du 22 mai 2025, il y a lieu de procéder à l'affectation des résultats de l'exercice.

Pour rappel, ces derniers sont conformes aux résultats du compte de gestion du service de gestion comptable.

Il est donc proposé d'affecter les résultats constatés du budget annexe comme suit :

		Dépenses	Recettes	NET
Fonctionnement	Résultat antérieur (002)		11 366 138,38 €	11 366 138,38 €
	Résultat de l'exercice	230 077 182,83 €	231 581 969,46 €	1 504 786,63 €
	<b>Résultat cumulé de section</b>	<b>230 077 182,83 €</b>	<b>242 948 107,84 €</b>	<b>12 870 925,01 €</b>
Investissement	Résultat antérieur (001)	7 141 351,34 €		-7 141 351,34 €
	Résultat de l'exercice	101 336 617,08 €	95 234 626,00 €	-6 101 991,08 €
	<b>Résultat cumulé de section</b>	<b>108 477 968,42 €</b>	<b>95 234 626,00 €</b>	<b>-13 243 342,42 €</b>
<b>Résultat Global de Clôture</b>		<b>338 555 151,25 €</b>	<b>338 182 733,84 €</b>	<b>-372 417,41 €</b>

**Affectation des résultats 2024 :**

1. Affectation au c/1068 (couverture du besoin de financement)	12 870 925,01 €
2. Report en section d'investissement au c/ 001 (déficit)	-13 243 342,42 €

L'excédent de fonctionnement cumulé à l'issue de l'exercice 2024 s'élève à 12 870 925,01 €.

La section d'investissement présente un besoin de financement (déficit) de 13 243 342,42 €.

L'excédent de fonctionnement devant prioritairement être affecté à la couverture du besoin de financement de la section d'investissement, il est proposé d'affecter l'excédent de fonctionnement cumulé à l'issue de l'exercice 2024 de 12 870 925,01 € en recette d'investissement au compte 1068 – Excédents de fonctionnement capitalisés.

- Décide d'adopter l'affectation de résultat telle que proposée.

23 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

**Conclusions adoptées à l'unanimité**

**Délibération n°5 - DL20250703022- Mobilités partagées, actives, intermodalités - Affectation des résultats 2024 du budget annexe mobilités partagées**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Enfin, sur le budget annexe des mobilités partagées.

*Bruno Cattin:* L'excédent de fonctionnement cumulé à l'issue de l'exercice s'élève à 3 765 000 €. La section d'investissement présente un besoin de financement de 2 774 000 €. L'excédent de fonctionnement, devant prioritairement être affecté à la couverture du besoin de financement de la section d'investissement, il est proposé de l'affecter comme suit : 2 774 000 € en recettes d'investissement et 990 000 € en recettes de fonctionnement.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Y a-t-il des interventions ? 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 syndicat mixte des mobilités de l'aire Grenobloise adoptés par délibération du 12 décembre 2024,  
Vu les comptes de gestion et de résultat 2024 du budget annexe mobilités partagées adoptés par délibération du 22 mai 2025,

Suite à l'approbation du compte administratif 2024 du budget annexe mobilités partagées par délibération du comité syndical en date du 22 mai 2025, il y a lieu de procéder à l'affectation des résultats de l'exercice.

Pour rappel, ces derniers sont conformes aux résultats du compte de gestion du service de gestion comptable.

Il est donc proposé d'affecter les résultats constatés du budget annexe comme suit :

		Dépenses	Recettes	NET
Fonctionnement	Résultat antérieur (002)		5 113 375,23 €	5 113 375,23 €
	Résultat de l'exercice	10 132 240,78 €	8 784 015,66 €	-1 348 225,12 €
	<b>Résultat cumulé de section</b>	<b>10 132 240,78 €</b>	<b>13 897 390,89 €</b>	<b>3 765 150,11 €</b>
Investissement	Résultat antérieur (001)	3 737 562,44 €		-3 737 562,44 €
	Résultat de l'exercice	7 936 526,46 €	8 899 109,45 €	962 582,99 €
	<b>Résultat cumulé de section</b>	<b>11 674 088,90 €</b>	<b>8 899 109,45 €</b>	<b>-2 774 979,45 €</b>
<b>Résultat Global de Clôture</b>		<b>21 806 329,68 €</b>	<b>22 796 500,34 €</b>	<b>990 170,66 €</b>

#### Affectation des résultats 2024 :

1. Affectation au c/1068 (couverture du besoin de financement)	2 774 979,45 €
2. Report en section de fonctionnement au c/ 002 (excédent)	990 170,66 €

L'excédent de fonctionnement cumulé à l'issue de l'exercice 2024 s'élève à 3 765 150,11 €.

La section d'investissement présente un besoin de financement (déficit) de 2 774 979,45 €.

L'excédent de fonctionnement devant prioritairement être affecté à la couverture du besoin de financement de la section d'investissement, il est proposé de l'affecter comme suit :

- 2 774 979,45 € en recette d'investissement au compte 1068 – Excédents de fonctionnement capitalisés ;
- 990 170,66 € en recette de fonctionnement au compte 002 – Report en section de fonctionnement.

- Décide d'adopter l'affectation de résultat telle que proposée.

27,375 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 9,375 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 10 voix pour

**Conclusions adoptées à l'unanimité**

## **Délibération n°6 - DL20250703043- Compétences obligatoires - Budget supplémentaire 2025 du budget principal**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Le budget supplémentaire 2025 sur les mobilités urbaines.

*Bruno Cattin:* Un rappel de budget primitif 2025 a été approuvé par délibération le 31 janvier 2025. Ce budget perçoit l'intégralité du versement mobilité et le reverse partiellement par subvention d'équilibre à chaque budget annexe selon leurs besoins de financement. Donc, les prévisions de versement mobilité ont été corrigées de 4,6 millions d'euros, puisqu'il est constaté un ralentissement du dynamisme de versement de mobilité depuis le dernier trimestre de 2024. En revanche, la participation du département a été réajustée au regard du besoin de financement, soit +48 000 €. Puis il y a une compensation également du versement mobilité perçu au titre du relèvement du seuil d'assujettissement qui est inscrite par le Pays Voironnais pour un montant de 42 000 €. Donc, le solde du résultat excédentaire est reporté en fonctionnement pour un montant de 17 333 €. J'en ai parlé tout à l'heure.

Donc, concernant les dépenses de fonctionnement, c'est aussi corrélé à la révision des prévisions de perception du versement mobilité au sein des recettes de fonctionnement. Donc, la part de fiscalité à reverser pour l'équilibre des budgets annexes est revue à la baisse de 2,2 millions d'euros, et elle est également revue à la baisse pour les autres dépenses réelles de fonctionnement. Donc, la part d'autofinancement pouvant être affectée aux dépenses est révisée à la baisse au regard de l'équilibre de la section et de son besoin de financement, à hauteur de 2,85 millions d'euros. Concernant les dépenses d'investissement, l'équilibre de la section d'investissement s'effectue par une affectation de l'excédent de fonctionnement 2024 à la couverture du déficit d'investissement, pour 1 891 000 €. Au regard des ajustements sur les dépenses d'équipement et de la baisse du virement de la section d'exploitation, l'emprunt d'équilibre est revu à la hausse pour 2,1 millions d'euros : 1,5 million d'euros pour la métropole, 0,6 million d'euros pour le Grésivaudan et -55 000 € pour le Voironnais.

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

### **Exposé des motifs**

Vu les articles L 5721-1 et suivants du code général des collectivités territoriales,

Vu les statuts du syndicat mixte des mobilités de l'aire Grenobloise adoptés par délibération du 12 décembre 2024,

Vu le budget primitif 2025 du budget principal adopté par le comité syndical lors de sa séance du 30 janvier 2025,

Vu la délibération d'affectation des résultats 2024 en date du 03 juillet 2025,

Le budget primitif 2025 du budget principal a été approuvé par délibération le 31 janvier 2025. Acte de prévision et d'autorisation, le budget primitif vise à être ajusté en cours d'année par le vote d'un budget supplémentaire destiné à la reprise des résultats antérieurs et à la modification des crédits des sections d'investissement et de fonctionnement.

Pour mémoire, le budget principal intègre les compétences obligatoires du syndicat, à savoir :

- la coordination des services de mobilité,
- la mise en place d'une tarification unifiée,
- l'organisation d'un système d'information multimodale,

ainsi que :

- le fonctionnement institutionnel du syndicat,
- les études et la participation aux projets ferroviaires.

Ce budget perçoit l'intégralité du versement mobilité et le reverse partiellement, par subvention d'équilibre, à chaque budget annexe selon leur besoin de financement.

Les évolutions budgétaires du présent budget supplémentaire du budget principal sont présentées ci-dessous par chapitre.



## RECETTES DE FONCTIONNEMENT

CHAP.	RECETTES	Total BP 2025	Total BS 2025	Total BP+BS 2025
013	Atténuations de charges	40 000	0	40 000
70	Refacturation MAD Centre de ressources	65 500	0	65 500
	Refacturation personnel	5 013 343	0	5 013 343
73	Versement Mobilité	164 730 000	-4 600 000	160 130 000
74	Participation CD 38	642 752	47 763	690 515
	Participation CAPV	1 132 670	0	1 132 670
	Compensation VM	584 000	42 000	626 000
75	Produits de gestion courante	99	0	99
77	Produits exceptionnels	4 866	0	4 866
<b>Total recettes réelles de fonctionnement</b>		<b>172 213 230</b>	<b>-4 510 237</b>	<b>167 702 993</b>
002	Résultat de fonctionnement reporté	0	17 334	17 334
042	Opération d'ordre de transfert sections	0	28 000	28 000
<b>TOTAL RECETTES DE FONCTIONNEMENT</b>		<b>172 213 230</b>	<b>-4 464 903</b>	<b>167 748 327</b>

### Chapitre 73 – Fiscalité directe locale :

Les prévisions de versement mobilité (VM) ont été corrigées de 4,6 M€ en tenant compte :

- de la perception effective de l'année 2024 inférieure de 1,5 M€ aux prévisions,
- des dernières estimations d'inflation à la baisse,
- du taux effectif de VM voté sur le territoire du Pays Voironnais de 1,10 % à compter du 1<sup>er</sup> juillet (baisse de 0,8 M€ de produit)
- ainsi que des produits effectivement perçus début 2025.

En effet, il est constaté un ralentissement du dynamisme du Versement Mobilité depuis le dernier trimestre de 2024 qui se traduit par une baisse des prévisions de 1,5 M€ sur le territoire de la Métropole, et 2,3 M€ sur celui du Grésivaudan.

### Chapitre 74 – Subventions d'exploitation :

La participation du Département a été ajustée au regard du besoin de financement, soit +48 k€.

Par ailleurs, la compensation de versement mobilité perçue au titre du relèvement de seuil d'assujettissement est inscrite pour le Pays Voironnais, suite au transfert de la compétence AOM au 1<sup>er</sup> janvier 2025, soit 42 k€.

### Chapitre 042 – Opérations d'ordres entre sections :

Une enveloppe de 28 k€ est inscrite au titre de l'amortissement d'une subvention d'investissement perçue sur exercice antérieur sur le territoire de la Métropole.

### Chapitre 002 – Résultat de fonctionnement reporté :

Le solde du résultat excédentaire 2024 est reporté en fonctionnement pour un montant de 17 333,83 €. Celui-ci se décompose de la façon suivante :

- Déficit de 10 127 € pour la Métropole,
- Excédent de 204 090 € pour le Grésivaudan,
- Déficit de 119 750 € pour le Voironnais,
- Déficit de 56 879 € pour le département.



<b>DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT</b>				
<b>CHAP.</b>	<b>DEPENSES</b>	<b>Total BP 2025</b>	<b>Total BS 2025</b>	<b>Total BP+BS 2025</b>
011	Charges à caractère général	3 137 016	-260 436	2 876 580
012	Charges de personnel	7 666 370	0	7 666 370
014	Atténuations de produits (VM P091)	16 000	0	16 000
65	Autres charges de gestion courante	322 251	51 400	373 651
<b>Charges de gestion courante (hors VM)</b>		<b>11 141 637</b>	<b>-209 036</b>	<b>10 932 601</b>
67	Charges exceptionnelles (P090)	3 000	0	3 000
68	Provisions	0	0	0
<b>Dépenses réelles de fonctionnement hors VM</b>		<b>11 144 637</b>	<b>-209 036</b>	<b>10 935 601</b>
65	Reversement VM	157 154 141	-2 242 238	154 911 904
<b>Total dépenses réelles de fonctionnement</b>		<b>168 298 778</b>	<b>-2 451 274</b>	<b>165 847 504</b>
023	Virement à la section d'investissement	2 933 122	-2 850 299	82 823
042	Opération d'ordre de transfert sections	981 330	836 670	1 818 000
<b>TOTAL DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT</b>		<b>172 213 230</b>	<b>-4 464 903</b>	<b>167 748 327</b>

#### Chapitre 011 – Charges à caractère général :

260 k€ de dépenses sont à soustraire des crédits inscrits au budget primitif. Celles-ci se décomposent principalement comme suit :

- 108,5 k€ de charges courantes sur le territoire Voironnais (affranchissement, abonnement presse, frais de réceptions, etc.), dont 100 k€ de refacturation des services ressources ;
- 61 k€ prévus pour le marché d'enquête usagers, en raison de la révision du cahier des charges et d'une estimation des besoins revue à la baisse.
- 36 k€ de crédits à transférer sur le budget annexe « Mobilités partagées », intégrant 17,5 k€ de taxe foncière de parking et 15 k€ de participation aux abonnements des usagers du TER utilisant le parking des Tisserands ;
- 31,5 k€ au titre du plan de mobilité (concertations préalables, évaluations et frais de réception) ;
- 12 k€ de cotisation auprès de l'association AGIR à transférer au chapitre 65 – Autres charges de gestion courante ;

#### Chapitre 65 – Autres charges de gestion courante :

Outre les 12 k€ de cotisation évoqués préalablement, les ajustements au sein de ce chapitre tiennent également compte :

- d'une subvention de 20 k€ auprès de l'AURG pour la conduite de l'enquête de déplacement des ménages sur le territoire Voironnais ;
- d'une augmentation des jours auprès de l'AURG pour 5 k€ (redéploiement de jours non utilisés sur d'autres actions) ;
- d'une subvention de 14 k€ au titre de reliquats de versements 2023 et 2024 de la convention « prévention routière » auprès d'ATMO.

#### Chapitre 65 – Reversement de versement mobilité :

Corré à la révision des prévisions de perception du versement mobilité au sein des recettes de fonctionnement (chapitre 73), la part de fiscalité à reverser pour l'équilibre des budgets annexes est revue à la baisse de – 2,2 M€. L'équilibre de la section de fonctionnement s'effectue par un ajustement du VM :

- + 0,2 M€ pour la Métropole,
- - 1,7 M€ pour le Grésivaudan,
- - 0,8 M€ pour le Voironnais.

#### Chapitre 023 – Virement à la section d'investissement

La part d'autofinancement pouvant être affectée aux dépenses d'investissement est révisée à la baisse au regard de l'équilibre de la section et de son besoin de financement.

#### Chapitre 042 – Opérations d'ordres entre sections :

Une enveloppe de près de 0,8 M€ est inscrite au titre de l'amortissement des dépenses d'investissement sur exercices antérieurs et de l'amortissement au prorata temporis des dépenses d'équipement prévues sur 2025.

<b>DÉPENSES D'INVESTISSEMENT</b>				
<b>CHAP.</b>	<b>DEPENSES</b>	<b>Total BP 2025</b>	<b>Total BS 2025</b>	<b>Total BP+BS 2025</b>
16	Avance remboursable	1 577 000	76 500	1 653 500
20	Immobilisations incorporelles	2 139 360	-30 500	2 108 860
204	Subventions d'équipement versées	2 251 550	-10 500	2 241 050
21	Immobilisations corporelles	255 000	31 000	286 000
<b>Total dépenses réelles d'investissement</b>		<b>6 222 910</b>	<b>66 500</b>	<b>6 289 410</b>
001	Solde d'exécution d'investissement reporté	0	1 891 431	1 891 431
040	Opération d'ordre de transfert entre sections	0	28 000	28 000
<b>TOTAL DÉPENSES D'INVESTISSEMENT</b>		<b>6 222 910</b>	<b>1 985 931</b>	<b>8 208 841</b>

#### Chapitre 16 – Avance remboursable :

En raison du transfert de compétence, l'avance remboursable dont a bénéficié la communauté d'agglomération du Pays Voironnais au titre de la baisse des recettes de versement mobilité durant la période de COVID, de 688 482 €, est transférée au SMMAG, soit un encours de 305 992 € au 1<sup>er</sup> janvier 2025. Le remboursement de 2025 s'élève à 76 500 €.

#### Chapitre 20 – Immobilisations incorporelles :

Les dépenses de ce chapitre diminuent globalement de 30,5 k€ comprenant :

- + 47 k€ au titre du lancement du marché d'audit de l'« Appli M » ;
- - 60 k€ sur l'AMO stratégique sur le ferroviaire ;
- - 30 k€ consécutive à l'avenant signé avec M TAG réduisant l'enveloppe 2025 du Plan Pluriannuel d'Investissement qui leur est confié ;
- - 36,5 k€ sur le plan de mobilité suite au recalage du calendrier d'élaboration ;
- + de 49 k€ au titre de la reprogrammation de l'enquête mobilité tous territoires consécutive au « droit de retrait » de conducteurs de la SPL M TAG.

#### Chapitre 204 – Subvention d'équipement versées :

L'appel de fonds 2025 au titre de la convention Lyon Turin est décalé (333 k€), de même que la participation 2025 aux travaux de réalisation du passage souterrain en gare de Brignoud (675 k€). En revanche, 997,5 k€ supplémentaires sont inscrits suite à la reprise par le SMMAG de la convention du Grésivaudan Etoile Ferroviaire Grenobloise - Travaux PN 27 Brignoud.

#### Chapitre 21 – Immobilisations corporelles :

La hausse de 30 k€ est affectée à l'achat de cabines de confidentialité suite au déménagement des services intervenu début 2025.

#### Chapitre 040 – Opérations d'ordres entre sections :

Cette dépense vient équilibrer le chapitre 042 en section de fonctionnement, au titre de l'amortissement d'une recette d'investissement perçue sur exercice antérieur par l'État sur le territoire de la Métropole.

## RECETTES D'INVESTISSEMENT

CHAP.	RECETTES	Total BP 2025	Total BS 2025	Total BP+BS 2025
16	Emprunts et dettes assimilées	1 374 338	2 108 129	3 482 467
1 068	Autres réserves	0	1 891 431	1 891 431
<b>Total recettes réelles d'investissement</b>		<b>2 308 458</b>	<b>3 999 560</b>	<b>6 308 018</b>
021	Virement de la section d'exploitation	2 933 122	-2 850 299	82 823
040	Opération d'ordre de transfert sections	981 330	836 670	1 818 000
<b>TOTAL RECETTES D'INVESTISSEMENT</b>		<b>6 222 910</b>	<b>1 985 931</b>	<b>8 208 841</b>

### Chapitre 10 – Autres réserves :

L'équilibre de la section d'investissement s'effectue par une affectation au compte 1068 de l'excédent de fonctionnement 2024 à la couverture du déficit d'investissement pour 1 891 431 €.

Cette somme se neutralise en dépense au chapitre 001 – solde d'exécution d'investissement reporté.

### Chapitre 16 – Emprunts :

Au regard des ajustements sur les dépenses d'équipement et de la baisse du virement de la section d'exploitation, l'emprunt d'équilibre est revu à la hausse pour 2,1 M€, soit :

- 1,5 M€ pour la Métropole ;
- 0,6 M€ pour le Grésivaudan ;
- – 55 k€ pour le Voironnais.

### Chapitre 021 – Virement de la section d'exploitation :

La prévision de virement de la section d'exploitation est réduite à moins de 2,85 M€ au regard du besoin de financement de celle-ci.

### Chapitres d'ordres 040 – Transfert entre sections :

L'instruction budgétaire prévoit que les amortissements d'équipements portés en chapitre 042 (section de fonctionnement), doivent s'équilibrer de la somme équivalente en recette d'investissement, chapitre 040.

- Approuve le budget supplémentaire 2025 du budget principal du syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise.

27 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 4 voix pour

**Conclusions adoptées à l'unanimité**

## **Délibération n°7 - DL20250703044- Mobilités urbaines - Budget supplémentaire 2025 du budget annexe mobilités urbaines**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Nous en venons au budget annexe, cette fois-ci, supplémentaire, dans les mobilités urbaines.

*Bruno Cattin:* On passe aux mobilités urbaines. Donc, les recettes réelles de fonctionnement ont diminué de 1,7 million d'euros. C'est d'abord les conséquences du reversement du versement mobilité, puisqu'on avait évoqué qu'il était à la baisse, puis 0,8 million d'euros de recettes des usagers qui viennent grever ce montant des recettes. Concernant les dépenses réelles de fonctionnement, on est à +3 millions d'euros pour les contrats d'exploitation du réseau de transport en commun, en fonction des derniers indices et d'une correction apportée. Puis on a des ajustements des autres dépenses réelles de fonctionnement. Donc, tout cela nous contraint à envisager un virement, pour l'équilibre, de -5,6



millions d'euros. Concernant les dépenses d'investissement, on est sur un chiffre de 10,1 millions d'euros. Là aussi, c'est la variation des crédits qui est imputée à hauteur de 14 millions, suite à un rephasage des travaux qui sont confiés à la SPL M TAG. On a également la suppression de 2,8 millions d'euros de crédits d'acquisition pour les bus du Pays Voironnais et une obligation de remboursement de l'emprunt de 0,3 million d'euros. Donc, voilà pour ces dépenses réelles d'équipements sur l'investissement. Puis on aura 4,4 millions d'euros de prévisions d'emprunt qui vont diminuer également : 0,3 million d'euros pour le territoire de la métropole, 1,4 million d'euros sur le territoire du Grésivaudan et -2,6 millions d'euros sur le Voironnais.

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

#### Exposé des motifs

Vu les articles L 5721-1 et suivants du code général des collectivités territoriales,

Vu les statuts du syndicat mixte des mobilités de l'aire Grenobloise adoptés par délibération du 12 décembre 2024,

Vu le budget primitif 2025 du budget annexe mobilités urbaines adopté par le comité syndical lors de sa séance du 30 janvier 2025,

Vu la délibération d'affectation des résultats 2024 en date du 03 juillet 2025

Le budget primitif 2025 du budget annexe mobilités urbaines a été approuvé le 31 janvier 2025. Acte de prévision et d'autorisation, le budget primitif vise à être ajusté en cours d'année par le vote d'un budget supplémentaire destiné à la reprise des résultats antérieurs et à la modification des crédits des sections d'investissement et de fonctionnement.

Pour mémoire, le budget annexe intègre les compétences d'autorité organisatrice des mobilités du syndicat, ainsi que les éléments liés à la billetterie en vue de la mise en œuvre d'un système unique.

Les évolutions budgétaires du présent budget supplémentaire du budget annexe mobilités urbaines sont présentées ci-dessous par chapitre.

#### RECETTES DE FONCTIONNEMENT

CHAP.	RECETTES	Total BP 2025	Total BS 2025	Total BP+BS 2025
70	Ventes de produits, services	48 480 300	-774 000	47 706 300
74	Participations	54 024 390	0	54 024 390
75	Autres produits de gestion	918 732	4 200	922 932
<b>Produits de gestion hors versement de VM</b>		<b>103 423 422</b>	<b>-769 800</b>	<b>102 653 622</b>
75	Reversement VM	146 740 888	-1 012 105	145 728 782
<b>Produits de gestion courante</b>		<b>250 164 310</b>	<b>-1 781 905</b>	<b>248 382 404</b>
76	Produits financiers	7 100 000	0	7 100 000
77	Produits exceptionnels	11 000	112 300	123 300
<b>Recettes de fonctionnement hors cessions</b>		<b>257 275 310</b>	<b>-1 669 605</b>	<b>255 605 704</b>
775	Produits des cessions	630 000	0	630 000
<b>Total recettes réelles de fonctionnement</b>		<b>257 905 310</b>	<b>-1 669 605</b>	<b>256 235 704</b>
042	Opération d'ordre de transfert entre sections	4 535 328	19 672	4 555 000
<b>TOTAL RECETTES DE FONCTIONNEMENT</b>		<b>262 440 638</b>	<b>-1 649 933</b>	<b>260 790 704</b>

#### Chapitre 70 – Ventes de produits :

La prévision sur les recettes usagers du réseau est ajustée à la baisse (-1 M€) en raison d'une erreur d'actualisation des éléments du contrat avec la SPL M TAG.

En revanche, sur le contrat avec GR4, il est prévu + 226 k€ de recettes supplémentaires en raison du versement début 2025 des recettes usagers du dernier trimestre 2024 et de recettes « Destination neige ».

#### Chapitre 75 - Autres produits de gestion, et reversement VM :

4 k€ sont ajoutés pour des pénalités facturées auprès de la société en charge des abris voyageurs de la Métropole.

Par ailleurs la baisse des prévisions de versement mobilité du budget principal impacte ce budget annexe avec une baisse de la subvention d'équilibre attribuée. Celle-ci est ventilée selon les besoins de financement respectifs des territoires :

- +178 673 € pour la Métropole ;
- - 432 779 € pour le Grésivaudan ;
- - 758 000 € pour le Voironnais.

#### Chapitre 77 – Produits exceptionnels :

112 k€ sont ajoutés au titre d'un intéressement sur exercice antérieur de la société en charge des abris voyageurs de la Métropole

#### Chapitre 042 – Opérations de transfert entre sections :

Ce compte équilibre le compte 040 en section d'investissement.

Y est reporté l'amortissement de subventions d'investissement perçues sur exercices antérieurs, à savoir 17 k€ au profit de la métropole et 3 k€ au profit du Grésivaudan.

### **DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT**

CHAP.	DEPENSES	Total BP 2025	Total BS 2025	Total BP+BS 2025
011	Charges à caractère général	206 974 164	2 849 100	209 823 264
65	Autres charges de gestion courante	512 920	253 990	766 910
<b>Charges de gestion courante</b>		<b>210 640 321</b>	<b>3 103 090</b>	<b>213 743 411</b>
66	Charges financières	21 910 000	-100 000	21 810 000
67	Charges exceptionnelles P190	83 200	0	83 200
<b>Total dépenses réelles de fonctionnement</b>		<b>232 633 520</b>	<b>3 003 090</b>	<b>235 636 610</b>
023	Virement à la section d'investissement	6 645 082	-5 645 987	999 094
042	Opération d'ordre de transfert sections	23 162 036	992 964	24 155 000
<b>TOTAL DEPENSES DE FONCTIONNEMENT</b>		<b>262 440 638</b>	<b>-1 649 933</b>	<b>260 790 704</b>

#### Chapitre 011 – Charges à caractère général :

Les principales hausses proviennent des contrats de délégation en lien avec l'évolution des indices d'actualisation :

- +1,5 M€ sur le forfait de charge de la SPL M TAG ;
- +0,53 M€ sur le contrat GR4,
- +1,1 M€ sur les lignes transférées de la Région, avec une erreur dans l'application de la formule d'actualisation.

#### Chapitre 65 – Autres charges de gestion courante :

Au titre du transport scolaire, 143 k€ sont ajoutés dont 110 k€ pour le reliquat des subventions aux communes de la Métropole sur l'année scolaire 2023/2024 et 33 k€ pour la régularisation 2024 de la convention avec la commune de Champ-Près-Froges.

Par ailleurs 47 k€ sont prévus au titre du paiement d'une indemnité de protocole transactionnel réclamée par une entreprise sur un marché transversal d'aménagement exécuté sur les exercices antérieurs.

#### Chapitre 66 – Charges financières :

Le paiement des intérêts sur taux variables est ajusté à la baisse au regard des dernières actualisations.

#### Chapitre 023 – Virement à la section d'investissement

La part d'autofinancement pouvant être affectée aux dépenses d'investissement est révisée à la baisse au regard de l'équilibre de la section et de son besoin de financement.

#### Chapitre 042 – Opérations d'ordre :



Ce chapitre retrace les amortissements obligatoires des investissements réalisés sur exercices antérieurs. Ce chapitre s'équilibre en chapitre 040 sur la section d'investissement.

## DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

CHAP.	DEPENSES	Total BP 2025	Total BS 2025	Total BP+BS 2025
20	Immobilisations incorporelles	2 528 685	-177 400	2 351 285
21	Immobilisations corporelles	48 712 634	-14 479 893	34 232 741
23	Immobilisations en cours	18 046 000	4 511 140	22 557 140
<b>Dépenses d'équipement</b>		<b>69 287 319</b>	<b>-10 146 153</b>	<b>59 141 166</b>
10	Autres fonds d'investissement	995	0	995
16	Emprunts et dettes assimilées	41 290 000	262 500	41 552 500
<b>Total dépenses réelles d'investissement</b>		<b>110 578 314</b>	<b>-9 883 653</b>	<b>100 694 661</b>
Lignes	de trésorerie (16449 - 166 - 165 - 1645x)	90 000 000	0	90 000 000
001	Solde d'exécution d'investissement reporté	0	13 243 342	13 243 342
<b>Total dépenses réelles d'investissement</b>		<b>200 578 314</b>	<b>3 359 689</b>	<b>203 938 003</b>
040	Opération d'ordre de transfert entre sections	4 535 328	19 672	4 555 000
041	Opérations patrimoniales	1 690 000	0	1 690 000
<b>TOTAL DÉPENSES D'INVESTISSEMENT</b>		<b>206 803 642</b>	<b>3 379 361</b>	<b>210 183 003</b>

### Chapitre 20 – Immobilisations incorporelles :

Les crédits d'études sont revus à la baisse pour 177 k€ en lien avec le rythme de réalisation des projets dont :

- L'enveloppe Sécurité STPG confiée à la SPL MTAG : -95 k€ ;
- Tram B – Station Mandela : -45 k€ ;
- Acquisition de matériel roulant : + 150 k€ pour des prestations complémentaires sur l'AMO ;
- Câbles : -103 k€ reportés pour les projets de câbles sur le Grésivaudan ;
- Dépôt Paviot : – 130 k€ par rapport au budget primitif.

### Chapitre 21 – Immobilisations corporelles :

La variation des crédits est imputée pour près de 12,5 M€ à un rephasage des travaux confiés au PPI avec la SPL MTAG, détaillé dans le tableau qui suit. Ce décalage s'explique par des erreurs de prévisions (doublon ...) et le manque de personnel notamment des équipes de maintenance.

	BS	BS	Variation
P11001020 GROS ENTRETIEN DES VOIES	2 900 000	2 047 000	-853 000,00
P11001050 ENTRETIEN LIGNES AERIENNES	741 410	512 000	-229 410,00
P11001080 GER VOIE FERREE PPI MTAG	1 710 710	322 000	-1 388 710,00
P11001090 RESEAU ENERGIE PPI MTAG	1 416 470	1 450 000	33 530,00
P11001110 SECURITE STPG PPI MTAG	193 550	3 000	-190 550,00
P11801020 ENTRETIEN NIVEAU 4 MATERIEL ROULANT PPI MTAG	6 755 219	3 937 000	-2 818 219,00
P12803010 ENTRETIEN NIVEAU 4 MATERIEL ROULANT PPI MTAG	3 299 269	868 000	-2 431 269,00
P14003000 INFORMATIQUE PPI MTAG	1 781 133	-	-1 781 133,00
P14006000 COURANTS FAIBLES PPI MTAG	1 130 840	651 000	-479 840,00
P14007000 PARCS VEHICULES PPI MTAG	79 000	-	-79 000,00
P14201050 EQUIPEMENTS ATELIERS PPI MTAG	1 069 480	449 000	-620 480,00
P14301010 ENTRETIEN BATIMENTS PPI MTAG	2 011 860	1 507 860	-504 000,00
P18404000 – SYSTEME AIDE EXPLOITATION PPI MTAG	1 452 918	-	-1 452 918,00
P11005000 VRD PPI MTAG	1 173 575	1 545 000	371 425,00

Il est également supprimé la prévision de crédits de 2,5 M€ pour l'acquisition de bus électrique sur le réseau du Pays Voironnais ainsi que 0,3 M€ pour l'amélioration de la performance.

### Chapitre 23 – Immobilisations en cours :

La ventilation des crédits complémentaires de 4,5 M€ se décompose comme suit :

- +4,7 M€. Les crédits complémentaires permettent de verser l'avance attendue au marché d'acquisition de 28 rames de trams et aux besoins complémentaires sur les travaux d'extension du tram D (travaux à finaliser sur les zones Taillées et Gare) ;
- - 1 M€ de report des travaux pour la Chrono extension C1 ;
- + 1,2 M€ pour les travaux du dépôt d'Eybens et 0,1 M€ aux marchés billettique.

#### Chapitre 16 – Emprunts :

Le remboursement du capital sur l'année 2025 de l'emprunt contracté fin 2024 n'avait pas été porté au budget primitif. Cet amortissement de 262,5 k€ se décompose à hauteur de 240 k€ pour le territoire de la Métropole, le solde pour le territoire du Voironnais.

#### Chapitre 001 – Solde d'exécution reporté :

L'exercice 2024 s'est clôturé par un déficit d'investissement de 13 M€ qu'il convient de reprendre en budget supplémentaire.

Ce déficit est en partie équilibré par le virement de l'excédent de fonctionnement porté au compte 1068 (recettes d'investissement) pour un montant de 12,8 M€.

Il subsiste un déficit de la section d'investissement de 372 k€.

#### Chapitre 040 – Opérations d'ordre de transfert :

Ce compte équilibre le compte 042 en section de fonctionnement.

### RECETTES D'INVESTISSEMENT

CHAP.	RECETTES	Total BP 2025	Total BS 2025	Total BP+BS 2025
16	Emprunts et dettes assimilées	49 120 889	4 358 540	44 762 349
1068	Autres réserves	0	12 870 925	12 870 925
13	Subventions d'investissement	4 685 635	480 000	4 205 635
27	Autres immobilisations financières	31 500 000	0	31 500 000
<b>Total recettes réelles d'investissement</b>		<b>85 306 524</b>	<b>8 032 385</b>	<b>93 338 909</b>
Lignes de trésorerie (16449 - 166 - 165 - 1645x)		90 000 000	0	90 000 000
<b>Total recettes mixtes d'investissement</b>		<b>175 306 524</b>	<b>8 032 385</b>	<b>183 338 909</b>
021	Virement de la section d'exploitation	6 645 082	-5 645 987	999 094
040	Opération d'ordre de transfert entre sections	23 162 036	992 964	24 155 000
041	Opérations patrimoniales	1 690 000	0	1 690 000
<b>TOTAL RECETTES D'INVESTISSEMENT</b>		<b>206 803 642</b>	<b>3 379 361</b>	<b>210 183 003</b>

#### Chapitre 16 – Emprunts :

La baisse de 10 M€ des dépenses d'équipement portées au sein du budget supplémentaire permet de réduire l'emprunt d'équilibre 2025 projeté au budget primitif de 4,4 M€ dont :

- -0,3 M€ sur la Métropole
- -1,4 M€ sur le Grésivaudan,
- -2,6 M€ sur le Voironnais.

#### Chapitre 10 – Autres réserves :

Le déficit d'investissement de 13 M€ constaté au compte administratif 2024 est partiellement couvert par le virement de l'excédent de fonctionnement porté au compte 1068 de 12,8 M€.

Il subsiste un déficit de la section d'investissement de 372 k€ dont :

- -3,35 M€ sur la Métropole
- +2,9 M€ sur le Grésivaudan,
- +0,1 M€ sur le Voironnais.

#### Chapitre 13 – Subventions :

La subvention de l'État au titre de l'achat des bus électriques sur le secteur Voironnais est supprimée, consécutivement au report de la dépense.

#### Chapitre 021 – Virement de la section d'exploitation :

La prévision de virement de la section d'exploitation est réduite à moins de 1 M€ au regard du besoin de financement de celle-ci.

#### Chapitre 040 – Opérations d'ordre :

Ce chapitre vise à équilibrer les dépenses d'amortissement des investissements sur exercices antérieurs portés en section de fonctionnement (chapitre 042).

- Approuve le budget supplémentaire 2025 du budget annexe mobilités urbaines du syndicat mixte des mobilités de l'aire Grenobloise.

23 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

**Conclusions adoptées à l'unanimité**

#### **Délibération n°8 - DL20250703045- Mobilités partagées, actives, intermodalités - Budget supplémentaire 2025 du budget annexe mobilités partagées**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* nous pouvons, donc, en venir au budget annexe de mobilité partagée.

*Bruno Cattin:* Là aussi, on observe une diminution des recettes réelles de fonctionnement avec 1,2 million d'euros de reversement de versement mobilité en moins, et compensée légèrement par une participation du département de +52 000 €. Au niveau des dépenses réelles de fonctionnement, elles augmentent d'un million d'euros : c'est 1,2 million d'euros pour le contrat Mvélo pour régulariser les paiements anciens et 0,1 million d'euros de crédits d'animation pour M covoit'Pouce, pour ce montant de 0,1 million d'euros, et des ajustements des autres dépenses réelles de fonctionnement. Là, on a également une diminution de 1,3 million d'euros du virement pour maintenir l'équilibre du dossier. Sur les dépenses d'investissement, on est à -2 millions d'euros. Là aussi, c'est une partie des études qui est décalée à hauteur de 0,5 million d'euros. C'est -2 millions d'euros de crédits d'acquisition foncière du Pays Voironnais qui n'étaient pas transférés, et c'est 0,5 million d'euros en plus pour la réalisation des pistes cyclables, dont l'essentiel pour la piste Crolles-Brignoud. Donc, là aussi, obligation de diminuer l'emprunt de prévision : 0,16 million d'euros pour le territoire de la métropole, 0,48 million d'euros pour le territoire du Grésivaudan et 1,8 million d'euros sur le territoire du Pays Voironnais.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci. Y a-t-il des demandes de prise de parole ? Je vais 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 syndicat mixte des mobilités de l'aire Grenobloise adoptés par délibération du 12 décembre 2024,

Vu le budget primitif 2025 du budget annexe mobilités partagées adopté par le comité syndical lors de sa séance du 30 janvier 2025,

Vu la délibération d'affectation des résultats 2024 n°X en date du 03 juillet 2025,

Le budget primitif 2025 du budget annexe mobilités partagées a été approuvé par délibération en date du 31 janvier 2025. Acte de prévision et d'autorisation, le budget primitif vise à être ajusté en cours d'année par le vote d'un budget supplémentaire destiné à la reprise des résultats antérieurs et à la modification des crédits des sections d'investissement et de fonctionnement.

Pour mémoire, le budget annexe intègre les compétences transférées par chacun des membres du syndicat pour :

- La promotion et le développement de l'utilisation du cycle,



- La mise en œuvre de services relatifs aux usages partagés des véhicules,
- La réalisation de pôles d'échanges multimodaux, parkings de covoiturage et haltes ferroviaires périurbaines,
- Les actions visant à accompagner les changements de comportements.

Les évolutions budgétaires du présent budget supplémentaire du budget annexe mobilités partagées sont présentées ci-dessous par chapitre.

## RECETTES DE FONCTIONNEMENT

CHAP	RECETTES	Total BP 2025	Total BS 2025	Total BP+BS 2025
70	Ventes de produits, services	1 222 800	0	1 222 800
74	Participations	2 654 160	52 235	2 706 395
75	Autres produits de gestion	75 300	0	75 300
<b>Total recettes réelles de fonctionnement hors VM</b>		<b>3 952 260</b>	<b>52 235</b>	<b>4 004 495</b>
75	Reversement VM	10 413 254	-1 230 132	9 183 121
<b>Total recettes réelles de fonctionnement</b>		<b>14 365 514</b>	<b>-1 177 897</b>	<b>13 187 616</b>
002	Résultat de fonctionnement reporté	0	990 171	990 171
042	Opération d'ordre de transfert sections	88 222	0	88 222
<b>TOTAL RECETTES DE FONCTIONNEMENT</b>		<b>14 453 736</b>	<b>-187 727</b>	<b>14 266 009</b>

### Chapitre 74 – Participations :

La participation du Département a été ajustée au regard du besoin de financement, soit +52 k€.

### Chapitre 75 – Recettes de gestion courante (reversement de VM) :

L'équilibre de la section de fonctionnement s'effectue par ajustement du reversement de VM issu du budget principal suite à la révision de la prévision effectuée sur le budget principal.

Sur le budget annexe mobilités partagées, cela se traduit par une baisse de – 1 230 132 € pour le Grésivaudan. Les montants attribués au territoire de la Métropole restent inchangés.

### 002 – Résultat de fonctionnement reporté :

Le solde du résultat excédentaire constaté au compte administratif 2024 est reporté en fonctionnement pour un montant de 990 171 €.

Sa décomposition par territoire est la suivante :

- Métropole : 156 376 € ;
- Grésivaudan : 1 139 515 € ;
- Voironnais : – 240 468 € ;
- Département : – 65 253 €

## DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

CHAP	DEPENSE S	Total BP 2025	Total BS 2025	Total BP+BS 2025
011	Charges à caractère général	6 238 902	1 033 210	7 272 112
012	Charges de personnel	1 860 107	0	1 860 107
65	Autres charges de gestion courante	1 506 210	-25 790	1 480 420
<b>Charges de gestion courante</b>		<b>9 605 219</b>	<b>1 007 420</b>	<b>10 612 639</b>
66	Charges financières	22 000	0	22 000
67	Charges exceptionnelles	220	3 500	3 720
68	Amortissements et provisions	0	0	0
<b>Total dépenses réelles de fonctionnement</b>		<b>9 627 439</b>	<b>1 010 920</b>	<b>10 638 359</b>
023	Virement à la section d'investissement	3 436 666	-1 360 014	2 076 652
042	Opération d'ordre de transfert sections	1 389 631	161 367	1 550 998
<b>TOTAL DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT</b>		<b>14 453 736</b>	<b>-187 727</b>	<b>14 266 009</b>

### Chapitre 011 – Charges à caractère général :

L'ajustement de 1,03 M€ se répartit au sein des politiques suivantes :

- **Politique cyclable : + 1,17 M€**
  - Contrat d'exploitation MVELO+ : +1,2 M€  
En raison d'une régularisation de factures non traitées sur exercices antérieurs, il convient d'abonder les crédits budgétaires. Pour remédier à cette situation, il a été demandé à l'exploitant de fournir un récapitulatif mensuel de l'exécution du marché en cours.
  - Promotion cycles : – 0,03 M€ au titre de l'événement « Faites du Vélo ».
- **Mobilités partagées : -157 k€**
  - -150 k€ sur le covoiturage dont 30 k€ sur le Mcovoit+ en raison de demandes de garanties de trajets moins nombreuses que prévues et des dépenses de communication et d'animation Mcovoit' pouce en baisse.
  - -9 k€ sur l'autopartage suite à une diminution des crédits prévus pour une étude CEREMA.
- **Multimodalité : +20 k€**  
Le complément se traduit par un transfert de taxes foncières initialement inscrites sur le budget principal.

### Chapitre 65 – Autres charges de gestion courante :

- **Politique cyclable : +5 k€**  
La prévision tient compte d'un ajustement des prestations de l'AURG et d'une subvention à verser au centre international des musiques nomades pour 1 500 € (« Faites du Vélo »). Le dépassement de l'enveloppe allouée à l'aide à l'achat vélos est en cours d'instruction et a nécessité l'arrêt du dispositif à la mi-mai.
- **Accompagnement à la ZFE : – 30 k€**  
Sur le territoire du Pays Voironnais, l'enveloppe de 30 k€ prévue au budget primitif au titre d'un accompagnement ZFE est supprimée.
- **Opérations courantes : +3 k€**  
Prévision affectée aux créances admises en non valeur et créances éteintes.

### Chapitre 67 – Charges exceptionnelles : + 3,5 k€

L'enveloppe dédiée au paiement de pénalités sur marchés (intérêts moratoires) est abondée de 3,5 k€.

### Chapitre 023 – Virement à la section d'investissement :

Une baisse de 1,3 M€ est inscrite au regard de la baisse des dépenses d'équipement.

### Chapitre 042 – Opérations d'ordres entre sections :



Une enveloppe de 161 k€ est inscrite au titre de l'amortissement des dépenses d'investissement sur exercices antérieurs du présent budget annexe.

## DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

CHAP.	DEPENSE S	Total BP 2025	Total BS 2025	Total BP+BS 2025
20	Immobilisations incorporelles	1 764 818	-468 455	1 296 363
21	Immobilisations corporelles	5 269 900	-1 951 340	3 318 560
23	Immobilisations en cours	6 383 663	339 475	6 723 138
<b>Dépenses d'équipement</b>		<b>13 418 381</b>	<b>-2 080 320</b>	<b>11 338 061</b>
10	Dotations, fonds de reserves et Divers	10 000	0	10 000
26	Subventions d'investissement	60 000	0	60 000
16	Emprunts et dettes assimilées	194 000	0	194 000
4581	Opération pour compte de tiers	0	515 100	515 100
<b>Total dépenses réelles d'investissement</b>		<b>13 682 381</b>	<b>-1 565 220</b>	<b>12 117 161</b>
001	Solde d'exécution d'investissement reporté	0	2 774 979	2 774 979
040	Opération d'ordre de transfert entre sections	88 222	0	88 222
041	Opérations patrimoniales	1 000 000	0	1 000 000
<b>TOTAL DEPENSES D'INVESTISSEMENT</b>		<b>14 770 603</b>	<b>1 209 759</b>	<b>15 980 362</b>

### Chapitre 20 – Immobilisations incorporelles :

Une baisse des dépenses de 468 k€ est inscrite pour des reports d'études liés au rythme de réalisation des projets sur les programmes suivants :

- Pistes et aménagements cyclables : – 124 k€
- Covoiturage : -80 k€
- Parcs relais (y compris études stratégiques) : -99 k€
- PEM : -172 k€

### Chapitre 21 – Immobilisations corporelles :

1,9 M€ ont été inscrits au budget primitif par erreur sur l'opération « Passerelle A48 » au titre d'acquisitions foncières. Ces crédits concernent une convention du Pays Voironnais et n'avaient pas à être transférés au SMMAG.

### Chapitre 23 – Immobilisations en cours :

Une hausse des dépenses de 339 k€ est inscrite pour des besoins de travaux sur les programmes suivants :

- Pistes cyclables : 550 k€ dont l'essentiel pour la réalisation de la piste Crolles - Brignoud
- Parcs relais : -3 k€
- PEM : -80 k€ au vu du rythme de réalisation des projets
- Gares : -127 k€

### Chapitre 45 – Opérations pour compte de tiers :

Le transfert des compétences mobilités du Voironnais se traduit par la création de trois opérations pour compte de tiers dans la continuité des conventions travaillées :

- Piste cyclable Voiron : 132 k€ pour les travaux réalisés sur la rue Berthuin,
- Piste cyclable Coublevie : 228 k€ pour les travaux qui seront engagés sur la route du Bourg,
- Piste cyclable Voreppe : 155 k€ pour les travaux engagés sur l'avenue Honoré de Balzac démarrés en octobre 2024.

### Chapitre 001 – Solde d'exécution reporté :

L'exécution de l'exercice 2024 s'est traduite par un résultat déficitaire d'investissement de 2,7 M€. Il convient de reprendre ce résultat en budget supplémentaire en chapitre 001 qui s'équilibre en dotation au compte 1068.

## RECETTES D'INVESTISSEMENT

CHAP.	RECETTES	Total BP 2025	Total BS 2025	Total BP+BS 2025
1068	Autres réserves	0	2 774 979	2 774 979
13	Subventions d'investissement	2 900 741	298 500	3 199 241
16	Emprunts et dettes assimilées	6 043 565	-1 180 173	4 863 392
4582	Opération pour compte de tiers	0	515 100	515 100
<b>Total recettes réelles d'investissement</b>		<b>8 944 306</b>	<b>2 408 406</b>	<b>11 352 712</b>
021	Virement de la section d'exploitation	3 436 666	-1 360 014	2 076 652
040	Opération d'ordre de transfert entre sections	1 389 631	161 367	1 550 998
041	Opérations patrimoniales	1 000 000	0	1 000 000
<b>TOTAL RECETTES D'INVESTISSEMENT</b>		<b>14 770 603</b>	<b>1 209 759</b>	<b>15 980 362</b>

### Chapitre 10 – Autres réserves :

L'exécution de l'exercice 2024 s'est traduite par un résultat déficitaire d'investissement de 2,7 M€. Il convient de reprendre ce résultat en budget supplémentaire en chapitre 001 qui s'équilibre en dotation au compte 1068.

### Chapitre 13 – Subventions :

Il est proposé d'ajuster les crédits pour tenir compte d'un complément de subvention sur les parcs relais, ainsi sur le PEM de la Bâtie correspondant au versement d'un acompte d'AREA.

### Chapitre 16 – Emprunts :

Afin d'équilibrer la section, il est prévu d'ajuster l'emprunt d'équilibre de façon suivante :

- + 158 144 € sur la Métropole ;
- + 476 198 € sur le Grésivaudan ;
- – 1 814 516 € sur le Voironnais.

### Chapitre 45 – Opérations pour compte de tiers :

Le transfert des compétences mobilités du Voironnais se traduit par la création de trois opérations pour compte de tiers détaillées précédemment.

Les opérations sous mandat permettent à une collectivité mandante de déléguer ses investissements à une autre collectivité, via convention. Cette dernière engage les travaux qui s'équilibrent financièrement avec un reversement à l'euro de la collectivité mandante.

### Chapitre 021 – Virement de la section de fonctionnement :

Comme présenté en chapitre 023 en section de fonctionnement, une baisse de 1,3 M€ est inscrite au regard de la baisse effectuée sur les dépenses d'équipement.

### Chapitre 040 – Opérations d'ordres entre sections :

Ce chapitre équilibre le chapitre 042 inscrit en section de fonctionnement à l'amortissement des dépenses d'investissement sur exercices antérieurs du présent budget annexe.

- Approuve le budget supplémentaire 2025 du budget annexe mobilités partagées du syndicat mixte des mobilités de l'aire Grenobloise.

27,375 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 9,375 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 10 voix pour

**Conclusions adoptées à l'unanimité**

**Délibération n°9 - DL20250703023- Mobilités partagées, actives, intermodalités -**  
**Autorisation donnée au Président de solliciter les subventions du Fonds Vert pour les**  
**projets présentés au titre de l'année 2025**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Nous en venons à une autorisation de solliciter les subventions au titre du Fonds vert en 2025.

*Bruno Cattin:* Un petit rappel : au titre de 2024, on a cinq projets qui ont été retenus pour un coût total de projet de 950 000 € et un montant de subvention attribué à la hauteur de 460 000 €. L'enveloppe pour 2025, on a tous appris : on était à 2,5 milliards d'euros en 2024, et en 2025, le fonds va s'élever simplement à 1,5 milliard d'euros. Donc, pour 2025, on a demandé des subventions au Fonds vert, cinq dossiers pour un coût prévisionnel de 4 441 000 €, et un montant de subvention sollicitée de 2 140 000 €. Donc, la demande, c'est de permettre au président de solliciter le Fonds vert sur ces éléments-là.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci. Pas de demande d'intervention ? 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 la circulaire du 28 février 2025 relative aux règles d'emploi en 2025 des dotations de soutien à l'investissement des collectivités territoriales et du fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires (Fonds vert)

Dispositif créé en 2023 et porté par le Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, le Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires, aussi appelé « Fonds vert » est destiné à financer des projets présentés par les collectivités territoriales, leurs groupements et leurs partenaires investis dans la transition écologique des territoires.

Le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise émerge à ce dispositif depuis 2023.

En 2024, ce sont au total cinq projets qui ont été retenus pour un coût total projet de 951 328 € et un montant de subvention attribué de **460 437,24 €**.

Il s'agit des dossiers suivants :

- P+R ZFE : **66 350 €**
- Parking P+R Gare de Saint Georges de Commiers / **206 814 €**
- Aménagement de places d'autopartage : signalétique verticale et horizontale : **20 000 €**
- R&D mobilité partagée en zones peu denses : **45 000 €**
- Développement covoiturage M covoit : **122 273,24 €**

Conformément aux termes de la circulaire du 28 février 2025, le Gouvernement a décidé la pérennisation du Fonds vert jusqu'à 2027, afin de contribuer à répondre aux enjeux de la planification écologique. L'enveloppe pour l'année 2025 s'élève à 1,15 milliards d'euros contre 2,5 milliards d'euros en 2024. Sa gestion est déconcentrée au niveau des préfets de région et de département et les crédits sont fongibles entre les mesures pour une meilleure adaptation aux besoins des territoires.

Sa mise en œuvre porte un objectif d'accélération de la transition écologique avec une exigence forte sur la qualité et l'impact des projets ainsi que sur l'effet levier des financements de l'Etat.

Les projets déposés doivent s'inscrire dans l'une des vingt mesures suivantes réparties en axes d'actions pour la transition écologique :

Axe Performance environnementale :

- Rénovation énergétique des bâtiments publics locaux
- Soutien au tri à la source et à la valorisation des biodéchets
- Aide aux maires bâtisseurs – nouvelle mesure 2025

Axe Adaptation des territoires au changement climatique :

- Prévention des inondations
- Adaptation aux risques émergents en montagne
- Prévention des risques d'incendies de forêts et de végétation
- Adaptation au recul du trait de côte
- Protection des bâtiments contre les vents cycloniques

- Renaturation des villes et des villages

Axe Amélioration du cadre de vie :

- Accompagner le déploiement des zones à faibles émissions
- Développement du covoiturage
- Développement des mobilités durables en zones rurales
- Recyclage foncier
- Territoires d'industrie en transition écologique
- Réduire les pressions sur la biodiversité de votre territoire
- Protéger et restaurer les espaces naturels
- Mieux connaître et mobiliser pour la biodiversité : Atlas de la Biodiversité Communale
- Aménagements cyclables – nouvelle mesure 2025
- Soutien à la transition et à la planification écologique des activités et des espaces maritimes et littoraux – nouvelle mesure 2025
- Appui à l'ingénierie

Pour 2025, il est proposé de demander des subventions du Fonds Vert pour l'ensemble des projets sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise, répondant aux critères d'éligibilité et démarrant dans l'année, listés en annexe.

Sont ainsi proposés 5 dossiers, pour un coût prévisionnel total projet de **4 441 676 €** et un montant de subvention sollicité de **2 140 839.50 €** :

- Création, développement et animation de communautés à destination des services de voitures partagées (covoiturage et autopartage entre particuliers) dans les zones peu denses du territoire SMMAG dans un objectif de changement de comportement durable, pour une subvention sollicitée à hauteur de **150 000 €**.
- Aménagement de 40 places d'autopartage sur le territoire du SMMAG pour une subvention sollicitée à hauteur de **20 000 €**.
- Liaison cycle inter-rives La Bâtie-Le Versoud pour une subvention sollicitée à hauteur de **1 642 625 €**.
- Schéma vélo liaison majeure N°5 - Rue des Martyrs - Aménagement d'une voie cyclable tronçon Voreppe pour une subvention sollicitée à hauteur de **125 800,50 €**.
- Schéma vélo liaison majeure N°5 - Branche intergiratoire - Aménagement d'une voie cyclable tronçon Centr'Alp Moirans pour une subvention sollicitée à hauteur de **202 414 €**.

- Reprend sa compétence en matière de sollicitations de subventions, de participations financières ou tout autre appel de recettes auprès d'autres établissements publics, de collectivités et de l'Etat pour les demandes concernant le Fonds vert détaillées dans l'annexe à la présente délibération,

- Autorise le Président à solliciter les subventions au titre du Fonds vert 2025 pour les projets listés en annexe à la présente délibération

27,375 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 9,375 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 10 voix pour

**Conclusions adoptées à l'unanimité**

## POLITIQUE DE DEPLACEMENTS

**Délibération n°10 - DL20250703024- Mobilités partagées, actives et intermodalités - Avenant n°1 à la convention de mandat pour la perception des recettes au titre de l'exploitation du service Mvélo+ du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise portant sur l'annexe 13 - Perception et reversement des recettes de primes d'assurance**

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous en venons à un avenant numéro 1 : la convention de mandat pour la perception des recettes au titre de l'exploitation du service Mvélo+.



*Bruno Cattin:* Cela concerne les mobilités partagées, une convention de mandat annexée au marché d'exploitation du service de location de vélos et notamment de consigne dénommée Mvélo+. C'est une convention conclue entre le SMMAG, le mandant, et la société Cykleo, le mandataire de gestion. Donc, au titre de sa mission et en vertu du mandat qui lui est confié, le mandataire de gestion est notamment habilité à collecter auprès des clients les recettes dues au titre de l'utilisation du service de location des vélos et des consignes, pour ensuite les reverser en totalité au mandat. Les usagers souscrivant un abonnement peuvent concomitamment, en un seul paiement, souscrire à une assurance contre les vols, pertes et casses. Il n'est toutefois pas précisé dans la convention que le mandataire soit autorisé à collecter les primes d'assurances assimilables à des recettes d'exploitation, puis à les reverser ensuite directement à l'assureur sans transiter par le mandat. Donc, la présente délibération a pour objet de préciser par cet avenant l'annexe 23 en ce sens.

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

### **Exposé des motifs**

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 la délibération prise le 07 décembre 2023,

Une convention de mandat (Annexe 13), annexée au Marché d'exploitation du service de location humanisée de vélos et de consignes dénommé « MVélo+ » (n° de marché 2023-95), a été conclue le 29 avril 2024 entre le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise, le Mandant, et la société CYKLEO, le Mandataire de Gestion.

Au titre de sa mission et en vertu du mandat qui lui est confié, le Mandataire de gestion est notamment habilité à collecter auprès des clients les recettes dues au titre de l'utilisation du service de location de vélos et de consignes, pour ensuite les reverser en totalité au Mandant.

Les usagers souscrivant à un abonnement vélo peuvent concomitamment, en un seul paiement, souscrire à une assurance contre les vols, pertes, casses, etc.

Il n'a toutefois pas été précisé dans la convention que le Mandataire était autorisé à collecter les primes d'assurance - assimilables à des recettes d'exploitation – puis à les reverser ensuite directement à l'assureur, sans transiter par le Mandant.

La présente délibération a pour objet de préciser, par avenant n°1, l'Annexe 13 en ce sens.

- Approuve les termes de l'avenant, tel qu'annexé à la présente délibération ;
- Autorise le Président à signer ledit avenant.

*27,375 voix pour*

*Grenoble-Alpes Métropole : 9,375 voix pour*

*Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour*

*Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour*

*Département de l'Isère : 10 voix pour*

**Conclusions adoptées à l'unanimité**



## RELATIONS AVEC LES USAGERS ET OPERATEURS DE MOBILITE

### **Délibération n°11 - DL20250703017- Mobilités urbaines - Acquisition de rames de tramway grande capacité pour le Réseau de transport en commun de l'aire grenobloise - Autorisation donnée au Président de signer le marché**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Nous en venons à la délibération numéro 16, qui est relative à l'acquisition de rames de tramway de grande capacité pour le réseau de transport en commun de l'aire grenobloise. La parole est au vice-président, Brahim Cheraa.

*Brahim Cheraa:* Merci, Monsieur le président. C'est avec plaisir que j'ai à présenter cette délibération d'acquisition de rames de tramway de grande capacité, pour plusieurs raisons. La première, c'est qu'elle est essentielle au rendu et à la continuité de service pour nos usagers, avec une amélioration nette du transport et de la sécurité. L'autre raison, aussi fondamentale, c'est que, on va dire, si je peux me permettre, la boucle est bouclée, parce qu'avec cette délibération, elle vient clore un chapitre d'investissement qui a été fait depuis 2020 pour le renouvellement de notre patrimoine roulant. On a renouvelé aux environs de 80 bus pour plusieurs dizaines de millions d'euros d'investissements. En parallèle de tout cela, on mène des études assez poussées pour le réaménagement et la réhabilitation de la TAG, du dépôt d'Eybens. On mène aussi, en parallèle, la capacité de mener des études pour les extensions de réseau, mais le plus important, c'est de pouvoir faire rouler nos transports et nos usagers dans de bonnes conditions. Voilà pourquoi c'est avec grand plaisir. Donc, depuis 2022, le SMMAG a autorisé le président à signer une mission d'assistance à la définition de nos besoins. Cela a été sanctuarisé en 2023, parce qu'on a eu nos besoins. Donc, c'est le renouvellement de 53 rames de type TFS par 38 nouvelles rames de grande capacité. Une procédure pour recruter un constructeur a été lancée à l'automne 2023; sur la base d'un dossier. Chaque candidat a pu participer à une journée entière de visite sur site et à plusieurs entretiens de négociation. Les offres ont été analysées par le bureau d'études spécialisé qui accompagne le SMMAG depuis 2022.

Il est à noter que le prix des offres a été analysé sur la base des coûts globaux : l'investissement initial d'entretien et la maintenance sur une vingtaine d'années. Le planning prévisionnel qui vous est proposé pour l'opération est à l'été 2025, après ce comité de syndicat, la notification du marché. Les études de conception et d'industrialisation d'environ un an jusqu'à mi-2026. La fabrication de la tête de série, donc les essais qui vont avec, à partir d'automne 2026. La livraison et le démarrage des tests et des essais sur la tête de série au printemps-été 2028. La mise en service de la série, donc avec une cadence de deux rames par mois à la fin 2028 jusqu'à mi-2030.

La commission d'appel d'offres, qui s'est réunie le 18 juin a attribué le marché à la société CAF, donc constructeur auxiliaire de ferrocarriles, un constructeur franco-espagnol, pour un prix total de 218 413 096,79 € hors taxes, avec une tranche ferme de 38 rames. C'est ce que je disais auparavant, 38 rames, mais deux tranches optionnelles, donc une tranche optionnelle pour six nouvelles rames, une tranche optionnelle pour trois nouvelles rames et une dernière tranche optionnelle, c'est la fourniture de la documentation de maintenance de niveau 4. J'attends les débats.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci, Monsieur le vice-président. Je crois qu'il y aura un petit amendement après, mais on va peut-être ouvrir la discussion, puis on présentera l'amendement ensuite. Y a-t-il des demandes de prise de parole ? Monsieur le président Ferrari ?

*Christophe Ferrari:* Merci beaucoup, Monsieur le président. Mesdames, messieurs, mes chers collègues, quelques mots très rapides dans le prolongement de ce que vient d'évoquer Brahim Cheraa. Je voudrais qu'on se félicite collectivement de cette opération de renouvellement des 53 anciennes rames de tramway par 38 nouvelles rames de grande capacité. C'est une vraie évolution et dans la qualité de service et dans l'impérieuse nécessité que nous avons de façon permanente d'entretenir notre patrimoine, qu'il soit roulant ou qu'il ne soit pas roulant, d'ailleurs. Le SMMAG prend ici ses responsabilités et nous prenons nos responsabilités pour assurer et préparer l'avenir de nos transports en commun. Nous allons augmenter les capacités avec des rames plus grandes, plus confortables et largement meilleures sur les questions d'accessibilité. Donc, c'est un vrai plus pour tous. Il est dommage, de façon très claire, et il est de ma responsabilité de le dire aujourd'hui, que cette décision n'ait pas été prise à la précédente mandature. Pour moi, c'est une faute politique de ne pas l'avoir fait. On aurait sans doute dû bénéficier de nouvelles rames de tramway dans ce mandat, et on voit les enjeux financiers qui sont lourds. Je pense que ça, c'est véritablement, pour moi, et en termes financiers et en termes de politique publique, une erreur et une faute. Je rappelle, d'ailleurs, qu'elle n'avait pas été budgétisée dans le cadre du PDU. Là aussi, pour rappeler quelques éléments de

contexte, quand on se rapporte au PDU, comme on se rapporte parfois à la Bible pour évoquer les sujets de mobilité. Je me félicite pour ce grand investissement qui va nous permettre d'assurer des voyages de qualité pour les 40 prochaines années. C'est ça l'enjeu, la décision que nous prenons aujourd'hui et qui va répondre aux usages de demain, tout en anticipant sur les enjeux de maintenance et de durabilité. Je trouve que c'est vraiment prévoir cet avenir.

On sait que les transports en commun sont l'une des clés des mobilités d'aujourd'hui et de demain, un service public auquel nous tenons tous. Toutes les enquêtes d'opinion montrent que nos concitoyens sont particulièrement satisfaits, extrêmement satisfaits, des transports en commun qu'ils ont dans la métropole grenobloise et encore plus sur la ville de Grenoble, d'ailleurs. Puisque le sondage d'opinion d'octobre qui avait été fait avait une question sur le regard que les Grenoblois Intramuros portaient sur le transport en commun. Le chiffre était de 87 % d'opinions extrêmement positives sur les transports en commun. Je voudrais juste le rappeler, quand dans l'ensemble des autres métropoles de France et de villes de France, ce chiffre n'est que de 68 %. C'est pour vous dire l'attachement des choses, mais nous sommes là et nous prenons... Évidemment, c'est un jour marquant dans l'histoire du tramway de notre territoire, même si les anciennes rames TFS nous manqueront sûrement, toujours par nostalgie, cette espèce de madeleine de Proust, cette espèce... Mais je rappelle que certaines ont été mises en circulation en 1986. Mesurons bien les choses. Je me rappelle bien 1986, pour moi, puisque moi, j'avais plutôt tendance à prendre la ligne 8, celle qui partait de Pont-de-Claix et qui descendait jusqu'au lycée Les Eaux Claires. C'était plutôt ça mon parcours. En tout cas, je trouve que c'est bien qu'on soit dans cette anticipation-là, et c'est notre rôle d' élu de le faire. En tout cas, un grand merci à l'ensemble des équipes qui ont travaillé sur ces cahiers des charges. Ce n'est pas simple, ce n'est pas facile. Je trouve que c'est une belle délibération pour tout simplement ce début d'été, pour prendre et pour montrer la direction et aussi proposer un service de qualité et améliorer en termes d'accueil tout simplement des usagers dans les rames. Merci infiniment.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci. Est-ce qu'il y a d'autres demandes de prise de parole sur ce sujet ? Monsieur le président Baile.

*Henri Baile:* Moi, je veux rejoindre les propos du président Ferrari, parce qu'au-delà des Grenoblois, je pense que ce sera une qualité d'attractivité supplémentaire pour les territoires périphériques, pour rejoindre la ville-centre. Je crois que la notion de transport en confort est quelque chose de fondamental. Donc, on ne peut que se féliciter pour cette décision qui a été prise et, comme tu l'as dit, qui préserve l'avenir, peut-être un peu tard maintenant, mais tout au moins qui assure cet avenir-là.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci. Laurent Thoviste.

*Laurent Thoviste:* Merci. Dans la même lignée, d'abord une pensée pour tous ceux qui se sont mobilisés au cours de ces années pour faire les lignes de tramway. Puisqu'on est passé... Monsieur le président, vous soulignez celle de 86, mais à l'époque, elle était un peu seule. Depuis, d'autres lignes se sont créées pour permettre ce maillage qui permet la qualité de service, sans oublier aussi les efforts très importants faits en termes d'accessibilité, qui font de notre réseau, je crois, un des plus accessibles. La deuxième chose, c'est que je ne sais pas s'il y aura beaucoup de nostalgie, c'est probable, mais je pense aux usagers de la ligne A, qui, pour beaucoup, ont encore les vieilles TFS, même si on a un petit peu amélioré sur la dernière année. Effectivement, depuis la rentrée de septembre, on a un peu plus de rames de grande capacité, mais on a encore beaucoup de TFS aux heures de pointe. Je ne suis pas sûr que la nostalgie dure très longtemps, et je pense qu'ils seront très, très contents d'avoir les nouvelles rames dès qu'elles pourront arriver. Donc, c'est une amélioration très significative de la qualité de service, et qui est permise par la bonne gestion de notre syndicat. Cette bonne gestion consiste non pas à faire des promesses inconsidérées comme certains peuvent le faire parfois, mais à être responsable et à être en capacité de faire les investissements dont notre réseau a besoin.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci. Madame Bourdelain.

*Coralie Bourdelain:* Au niveau où on parlait d'accessibilité, je voulais quand même mettre en avant le travail qui a été fait dans le cadre de la commission accessibilité pour travailler avec toutes les associations. C'est un travail qui a été très bien mené par les services, et je pense que c'est important de le souligner. Puis je voulais aussi remercier les services, ça a été un gros dossier quand même pour être en CAO. Les analyses de la CAO ont été faites par les équipes d'Yves, Maëlys et David, de façon très professionnelle. Donc, je pense qu'il faut aussi les remercier pour ce travail.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci beaucoup. Madame Bélair.

*Madame Bélair:* Merci. Nous allons nous associer aux félicitations et aux remerciements sur ce dossier long et complexe. Je pense qu'on n'aura pas beaucoup de nostalgie sur certaines rames de tram, notamment en ce moment, on voit que ces anciennes rames ne sont pas forcément très favorables à la fraîcheur, et ce n'est pas évident de les emprunter de temps en temps. Nous tenons à saluer évidemment l'engagement qui est pris par le syndicat aujourd'hui d'améliorer le confort, l'accessibilité des usagers. C'est le rôle de notre syndicat de porter ces investissements en tout temps, sur tous les mandats. Donc, je m'associe vraiment au fait qu'on va apporter une amélioration très notable sur la qualité du réseau. J'avais une question, remarque, peut-être que ça pourra ouvrir un débat aussi. Dans le marché, il y a l'histoire des tranches optionnelles d'acquisition de six à trois rames. Il a été dit en commission que ces acquisitions ne se justifiaient pas pour le moment, et qu'on verrait dans 10 ans ce qu'on ferait de ces tranches optionnelles. Là, on passe de 38 à 53, donc c'est vraiment un saut qualitatif qui est très intéressant et qu'on salue à nouveau. Ce qui correspond à une hausse de la capacité de 14 % du réseau de transport. Mais ces 14 %, on a pu noter à la fois au sein du COPIL ZFE, mais aussi en faisant l'évaluation des besoins, qu'ils étaient inférieurs aux besoins estimés, notamment avec la mise en œuvre de l'interdiction des CQ A2 dans le cadre de la ZFE. Du coup, notre question porte sur l'anticipation de ces besoins à venir, puisque là, on répond à des besoins actuels qui sont nécessaires, et cet investissement est nécessaire, salubre, etc. Je ne vais pas revenir dessus. Qu'en est-il, après, des besoins à venir pour ne pas que, dans trois ans ou le mandat d'après, on se retrouve dans la situation de se dire : « Il faut qu'on rattrape à nouveau une forme de retard qu'on aurait pu prendre. », puisqu'en COPIL ZFE, moi, je n'y étais pas, on m'a rapporté ça, mais je suis avec attention ses travaux, le SMMAG avait dit qu'il fallait 25 nouvelles rames de grande capacité pour anticiper les besoins liés à la ZFE. On sait que la ZFE peut être mouvementée en ce moment, mais quand même, on s'est interrogé sur l'intégration de cette tranche optionnelle qui nous semble peut-être se justifier pour éviter de prendre du retard à nouveau.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci. Monsieur le vice-président voulait dire un mot ? Allez-y, puis je dirai quelque chose après.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Je ne vais pas ouvrir de débat non plus, mais la réponse se trouve dans la délibération. Aujourd'hui, c'est une grande décision que l'on prend. C'est un travail qui a été long. D'ailleurs, je m'associe à Coralie Bourdelain. Je remercie les services, parce que ce n'était pas simple. Les élus qui ont participé, que ce soit aux commissions et aux travaux, répondent aux besoins qui sont fléchés aujourd'hui. Donc, on offre des capacités supérieures, vous l'avez dit, de 14 %. Dans la délibération, on voit bien que la tête de série arrive et le marché jusqu'à 2030 pour avoir toutes nos rames. Donc, moi, je dirais qu'il faut laisser la capacité aux élus qui seront là après. Aujourd'hui, on prévoit, parce qu'on met des options, donc on prévoit ce qui va être fait après. On prévoit aussi les décisions potentielles que les élus auront à prendre dans quelques années. Donc, aujourd'hui, si la ZFE sur les deux arrive en 2028, on n'aura pas la capacité à déclencher ni d'obtenir rien du tout, parce qu'on sera toujours dans le travail de renouvellement. Donc, n'anticipons pas trop. Laissons la possibilité aux élus, aux gens qui seront là sur le prochain mandat, voire l'autre, de décider.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci. Moi, je voudrais aussi souligner l'importance de cette délibération. Nous sommes sur un moment qui est un tournant dans l'histoire des transports collectifs de notre pays. Cela a été dit notamment par le président Ferrari. Nous avons un réseau qui va arriver à ses 40 ans en 2026 sur cette première ligne de tramway. Quarante ans, c'est beaucoup. C'est un bel âge. C'est surtout l'âge auquel notre pays ne permet pas de prolonger plus longtemps les rames de tramway. Je tiens à souligner. Je voudrais quand même défendre un petit peu les TFS, si vous me le permettez. Nous avons un cadre réglementaire aujourd'hui qui nous impose, au-delà de 30 ans, de changer le matériel roulant. Trente ans, c'est quand même un peu court, surtout avec l'évolution des technologies. Donc, nous avons réussi, et nous avons démontré, d'ailleurs, que ces rames TFS étaient en capacité de fonctionner. Certes, elles ne sont pas de dernière génération, mais elles ont leur charme et elles remplissent aussi un service de qualité. Elles ont déjà été réformées. Le syndicat a, par le passé, investi pour cela. Ça a coûté de l'argent, et c'était justifié. Elles nous permettent aujourd'hui de fonctionner et de tenir jusqu'à l'arrivée des nouvelles rames, puisque vous voyez que ce sont des processus longs. Donc, elles rendent leur service. Je précise aussi que, même si, comme toutes les rames, elles peuvent être parfois chargées, elles délivrent néanmoins de la fraîcheur, puisqu'elles sont tout autant climatisées que les Citadis. C'est surtout le sujet de la décision que nous prenons aujourd'hui, qui est lourd de conséquences au sens positif du terme. Cela a été présenté sur l'ampleur de l'acquisition que nous faisons. Ce n'est pas une petite affaire, nous parlons, cela a été dit, entre 170 et 200 millions d'euros. Ce sont des sommes considérables en matière d'engagement, d'investissement. Je tiens d'ailleurs à saluer le soutien financier de la métropole, sans lequel cela ne serait pas possible, et aussi la contribution de notre bassin économique à travers le versement mobilité. J'entends parfois, ici ou là, le fait que nous n'en ferions pas assez sur les mobilités. Pardon de



le dire, mais quand nous posons entre 170 et 200 millions d'euros pour acheter du matériel roulant et préparer l'avenir pour les habitants de ce territoire, c'est absolument considérable. Je vous invite d'ailleurs à regarder dans la période qui investit des sommes aussi importantes en matière de transports collectifs à l'échelle des réseaux de notre territoire. Je crois qu'il faut que nous mettions bien les choses en perspective. C'est ambitieux, c'est justifié, mais c'est aussi un engagement très fort que nous prenons.

Le vice-président l'a rappelé, ce sont des processus longs, lourds et complexes. Les premières rames arriveront entre 2027 et 2028, nous l'espérons, et c'est un processus pour les 38 premières d'entre elles qui nous amèneront au mieux en 2030, voire un petit peu au-delà, parce qu'il y a toujours le temps de livraison. Donc, ce n'est pas quelque chose qui peut se faire en un claquement de doigts. Il y a un processus, déjà administratif, qui est lourd. Après, il y a le processus industriel pour produire et livrer. Ça, c'est quelque chose que nous devons avoir à l'esprit. Ces rames, non seulement, elles vont améliorer la qualité de service et le confort des usagers, ce qui est bien l'objectif premier, mais elles vont aussi répondre aux besoins, puisque, comme cela a été dit, elles seront de plus grande capacité. Nous serons là capables d'emporter plus de gens sur notre réseau, de mieux l'équilibrer à l'échelle de l'ensemble de nos lignes, puisque nous aurons, à l'échelle des cinq lignes de tramways, des rames de grande capacité absolument partout. C'est une belle révolution pour les usagers de notre territoire, et il faut le souligner. Après, je crois qu'il ne faut pas mélanger tous les sujets et tous les débats. J'entends la remarque sur la ZFE, je pense que ce n'est ni l'objet de cette délibération, ni le propos. J'aimerais que nous restions sur les bons cadres. Nous n'achetons pas des rames de tram par rapport à des hypothétiques évolutions réglementaires de la ZFE. Nous achetons des rames de tram, parce qu'il y a besoin de les renouveler, parce qu'il y a des besoins de confort et de qualité de service sur le réseau. Le vice-président a rappelé les temporalités. Madame Bélair, j'entends bien que la ZFE demande toujours plus d'investissement en matière de mobilité, mais je rappelle, premièrement, que nous n'allons pas le porter seul, qu'il serait nécessaire que l'État s'engage si nous voulons avoir une échelle d'action efficace. Il ne me semble pas que les choses relèvent essentiellement de rames de tramway que nous rénovons, mais plutôt, peut-être, d'investissements beaucoup plus lourds, et notamment en matière de ferroviaire, si nous voulons un jour agir à la grande et bonne échelle du bassin de déplacements de notre territoire. Ça, c'est un sujet qui, comme vous le savez, relève de l'État. Donc, je crois qu'il faut aussi bien rappeler les choses sur ce sujet.

Comme l'a dit le vice-président, il y aura des échéances régulières. Nous aurons l'occasion d'en reparler. Nous préparons l'avenir, contrairement à ce qui a parfois, peut-être, été oublié par le passé. Nous anticipons, puisque nous mettons des tranches optionnelles qui permettront, le moment venu, de prendre les bonnes décisions. Donc, nous avons été précautionneux pour ceux qui viendront après nous et qui devront prendre des décisions, parce que le réseau évoluera peut-être, parce que les besoins seront différents, et parce qu'un jour, y aura-t-il aussi des extensions possibles de réseaux. Donc, il faut anticiper tous ces processus. Je crois que nous le faisons et que nous le faisons bien. Nous avons d'ailleurs l'occasion de reparler de cela dans les mois qui viennent sur les perspectives de développement de notre grand réseau. Donc, moi, je voudrais m'associer également à l'ensemble des remerciements sur un processus qui a commencé il y a plusieurs années, pour en arriver là aujourd'hui, avec un beau résultat. Aussi, comme l'a dit la vice-présidente Coralie Bourdelain, avec des rames de tramway, sur lesquelles un gros travail a été fait sur leurs fonctionnalités internes : quel service allons-nous rendre aux usagers sur les aménagements intérieurs, sur l'accessibilité, sur l'ergonomie ? Nous allons, une fois de plus, être pilote sur ce sujet dans notre pays. Nous allons innover. Un gros travail a été fait avec les associations et vous verrez que nous gagnerons à la fois en confort, en qualité d'usage, mais aussi en esthétisme et en rendu pour nos habitants.

Je crois que ces futures rames doivent devenir aussi une forme de vitrine au bon sens du terme, de démonstrateur de ce que nous sommes capables de produire en matière de transport collectif dans ce territoire. Comme nous avons toujours été capables de le faire historiquement, depuis la création du SMTc dans les années 70 à aujourd'hui, et je veux aussi saluer l'action constante des élus de ce territoire depuis des décennies sur ce sujet. Je crois qu'une fois de plus, nous prenons nos responsabilités et que nous pouvons nous inscrire en continuité. Donc, merci à tout le monde pour son engagement sur ce dossier et sur cette unanimité, sur ce sujet. Peut-être, Monsieur le vice-président, vous pouvez présenter l'amendement qui, je crois, est un amendement de forme ?

*Brahim Cheraa:* Oui, Monsieur le président, c'est un amendement de forme, suite à des allers-retours, et pour des raisons de protection de données couvertes par le secret des affaires. L'idée, c'est de donner le montant global et de ne pas séquencer par les tranches optionnelles. Pour ma part, est-ce qu'il faut que je fasse la lecture de ce qui est proposé ?

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Parce qu'il n'y a pas de demande particulière, je crois que l'esprit de l'amendement a été bien présenté. Nous avons compris que c'est un enjeu rédactionnel. Donc, je



vais d'abord mettre aux voix cet amendement, en vous demandant s'il y a des avis contre, des abstentions. Il est adopté. Je vous en remercie.

Je vais maintenant mettre aux voix la délibération ainsi amendée. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? Merci beaucoup pour ce vote unanime, et je crois qu'on peut collectivement s'en féliciter.

### **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 la délibération du 12 décembre 2019 approuvant le principe d'étudier le renouvellement des 15 rames de type TFS G4 par des rames grandes capacité,

Vu la délibération du 22 septembre 2022 autorisant le Président à signer le marché d'assistance à la définition du besoin et au choix du constructeur en vue de l'acquisition de rames de tramway grande capacité,

Vu la délibération du 6 juillet 2023, par laquelle le Comité Syndical du SMMAG a engagé le remplacement de l'intégralité de la flotte de type TFS (représentant 53 rames) par l'acquisition de 38 rames de grande capacité, via une procédure négociée avec mise en concurrence,

Vu l'avis de la Commission d'Appel d'Offres du SMMAG en date du 18 juin 2025,

Le parc tramway se compose de 103 rames de tramway. Parmi ces matériels, 53 rames sont de type Tramway Français Standard (TFS) mesurant 30 mètres de long, d'une capacité de 170 personnes et se répartissant en 2 ensembles :

- rames TFS G1,2,3 : 38 rames mises en circulation entre 1986 et 1992, qui ont bénéficié d'une remise à niveau technique prolongeant leur durée de vie à 40 ans.

- rames TFS G4 : 15 rames mises en circulation entre 1995 et 1997, d'une durée de vie de 30 ans

Au vu des dates de mises en circulation, 15 rames vont sortir du parc entre 2025 et 2027, et 38 rames entre 2026 et 2032.

Par délibération du 12 décembre 2019 le SMMAG a approuvé le principe d'étudier le renouvellement des 15 TFS G4 par des rames grandes capacité.

Par délibération du 22 septembre 2022 le SMMAG a autorisé le Président à signer un marché d'assistance à la définition du besoin et au choix du constructeur en vue de l'acquisition de rames de tramway grande capacité. Des études ont alors été menées avec un bureau d'études spécialisé : capacité, accessibilité, maintenabilité, ergonomie, sécurité, etc. Lors de cette phase d'études de nombreux acteurs ont été sollicités: les usagers, les associations de PMR, l'exploitant/mainteneur ainsi que les services de l'État (STRMTG), mais aussi les porteurs de projets ou gestionnaires d'ouvrages directement en interface avec le matériel roulant.

Ces études ont permis d'acter des grands principes pour ce renouvellement : des rames accessibles, sobres, présentant un haut niveau de sécurité, d'une durée de vie de 40 ans et s'intégrant parfaitement sur les infrastructures existantes.

Par délibération du 6 juillet 2023, le SMMAG a approuvé le renouvellement des 53 rames de type TFS par 38 nouvelles rames de grande capacité. Une procédure pour recruter un constructeur a été lancée à l'automne 2023, sur la base d'un Dossier de Consultation des Entreprises rédigé par le bureau d'étude. Il s'agit d'une procédure négociée avec mise en concurrence, comprenant une phase de sélection des candidatures puis une phase de négociations.

Chaque candidat a pu participer à une journée entière de visite sur site et à 3 entretiens de négociations. Les offres ont été analysées par le bureau d'étude spécialité qui accompagne le SMMAG depuis fin 2022. Il est à noter que le prix des offres a été analysé sur la base d'un coût global : investissement initial et coûts d'entretien / maintenance sur 20 ans.

Le planning prévisionnel de l'opération est le suivant :

- notification du marché : été 2025

- études de conception / d'industrialisation : environ 1 an, jusqu'à mi 2026

- fabrication de la tête de série : à partir automne 2026

- livraison et démarrage des tests et essais sur la tête de série : printemps / été 2028
- mise en service de la série (cadence d'environ 2 rames / mois) : fin 2028 – mi 2030

La Commission d'Appel d'Offres du SMMAG s'est réunie le 18 juin 2025 et a attribué le marché au groupement CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR DE FERROCARRILES S.A. (CAF) / CAF FRANCE, ayant remis l'offre jugée économiquement la plus avantageuse, **avec un montant total de 218 413 096,79 €HT**, décomposé ainsi :

- Tranche ferme pour l'acquisition de 38 nouvelles rames,
- Tranche Optionnelle 1 pour l'acquisition de 6 nouvelles rames,
- Tranche Optionnelle 2 pour l'acquisition de 3 nouvelles rames,
- Tranche Optionnelle 3 pour la fourniture de la documentation de maintenance de niveau 4.

- Autorise le Président du SMMAG à mettre au point et notifier le marché d'Acquisition de rames de tramway grande capacité pour le Réseau de transport en commun de l'aire Grenobloise, au constructeur en groupement CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR DE FERROCARRILES S.A. (CAF) / CAF FRANCE. Le montant total du marché, toutes tranches optionnelles cumulées, s'élève à 218 413 096,79 €HT.

### **Vote sur amendement**

23 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

**Conclusions adoptées à l'unanimité.**

### **Vote de la délibération ainsi amendée**

23 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

**Conclusions adoptées à l'unanimité.**

## **ADMINISTRATION GENERALE**

### **Délibération n°12 - DL20250703047A- Compétences obligatoires - Modification des statuts**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Nous en venons à une délibération qui est relative à la modification des statuts de notre syndicat. Là aussi, des ajustements nécessaires au regard de l'évolution de notre structure, qui se développe sur ses actions, sur son réseau. Notamment, vous le savez, depuis novembre 2024, avec le transfert de la compétence mobilité urbaine du Pays Voironnais vers le SMMAG. Donc, il y a nécessité de mettre à jour un certain nombre d'éléments des statuts, également de prendre en compte des évolutions locales et législatives.

Donc, des nouvelles rédactions vous sont proposées en matière de compétences, de bureau, de finances. Vous avez une présentation qui s'affiche, donc à la fois une clarification et une simplification juridique sur plusieurs articles, notamment sur les règles de financement. Puisqu'avec les modifications de compétences, forcément, il doit être fait en conformité avec la règle de répartition des financements qui va avec. Nous avons notamment une modification qui porte aussi sur la clarification du rôle du bureau exécutif, qui est l'organe comprenant l'exécutif et les présidences

d'intercommunalité, pour préparer les décisions d'orientation du syndicat. Puis il y a également un bureau élargi, qui permet à l'ensemble des membres et des sensibilités de pouvoir s'exprimer sur un certain nombre de sujets de notre syndicat.

Nous avons aussi une clarification rédactionnelle sur le sujet des compétences relatives au vélo, puisque, vous le savez, le syndicat peut agir en matière d'aménagement sur le territoire du Voironnais, sur le territoire du Grésivaudan. Donc, il nous faut également prendre en compte cela dans les statuts, avec une modification qui est ajoutée. J'en profite pour vous dire que cela fera aussi l'objet d'un amendement, puisque nous avons affiné la rédaction. Donc, le texte final qui vous sera proposé sera : la réalisation des aménagements cycles sur le territoire de la communauté de communes du Grésivaudan et de la communauté d'agglomération du Pays Voironnais. Donc, ça donne la possibilité d'intervenir sur ces sujets dans ces deux territoires-là de manière plus claire, puisque je vous rappelle que la métropole ayant une compétence voirie de par la loi, elle réalise elle-même ses aménagements cyclables. L'amendement permet d'ajouter également la notion de bureau élargi, en plus du bureau exécutif, qui était déjà dans le texte initial. Donc, cet amendement portera sur ces deux points : bureau élargi et rédaction de la compétence cyclable. Il me semble que, en ce qui concerne les statuts, c'est l'objet de ces modifications qui, vous le voyez, sont essentiellement des modifications de cohérence par rapport à l'action du syndicat. Y a-t-il des demandes de prises de parole sur ce point ? Monsieur Buisson.

*Jérôme Buisson:* Merci, Monsieur le président. Ce n'est pas sur le fond de la proposition, c'est sur la forme. J'ai vu dans l'article 1, Forme juridique, c'est marqué le syndicat mixte et dénommé : syndicat mixte des mobilités de la Grenobloise, désigné ci-après le syndicat. On retrouve un mix dans tous les articles entre « syndicat » et « syndicat mixte. » Donc, je ne sais pas si c'est volontaire ou pas, mais quitte à le rebalayer, est-ce qu'on pourrait remplacer « syndicat mixte » par « syndicat », puisqu'à l'article 1, il est écrit qu'il sera dénommé syndicat ?

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci pour votre lecture attentive, je pense que ce sont des rédactions de juristes, que, peut-être, nous pouvons simplifier, alléger les choses. Donc, on va regarder ça pour avoir un texte simplifié. Je pense que ça ne change pas le sens, mais c'est peut-être plus compréhensible à la lecture pour des non-juristes. Merci pour cette remarque. Excusez-moi, je n'avais pas vu. Monsieur Bejjaji.

*Pierre Bejjaji:* Merci. Cette modification qui vient d'être présentée comme technique, anodine ou mise en cohérence, nous interroge sur plusieurs points, et je vais les expliquer. Donc, mon intervention, c'est aussi une explication de vote. Une délibération statutaire ou de modification des statuts, ce n'est jamais anodin. Il faut aller chercher dans le détail. Un premier point qui nous interroge, c'est la modification de compétences relative au service express régional métropolitain, le SERM, qui disparaît au profit d'une compétence bien plus vague : c'est promouvoir, développer et financer le transport ferroviaire. On pourrait penser que c'est juste de la rédaction, et que c'est anodin, mais nous estimons que nous affichons clairement, au travers de cette modification statutaire, que le territoire n'est plus compétent en matière de SERM. Nous estimons que nous prenons un gros risque. Certes, on est dans l'affichage politique. Ça a d'ailleurs été exprimé en conférence des maires à la métropole, où il a été dit clairement que, si l'État ne s'engage pas sur le SERM, nous ne le ferons pas. Donc, on est dans l'affichage politique et dans le cadre d'un jeu de communication de chat et de souris avec l'État. On est d'accord sur le fond. Il est hors de question de faire seul et de pallier les désengagements de l'État, mais nous aurions préféré, quand même, maintenir les statuts et la rédaction initiale. Nous pensons que ça aurait renforcé la position de notre grand territoire vis-à-vis des discussions qui auront lieu avec l'État. Comme je le dis, on prend un gros risque. Le gros risque, c'est que le SERM ne se fasse pas du tout. Nous aurions préféré maintenir un objectif clair autour d'une vraie ambition territoriale, accompagner le développement du SERM. Ça a été dit tout à l'heure par le président, et c'est quand même l'objectif commun que nous nous donnons, et en nous donnant les moyens, notamment financiers. Donc, ça, c'était la première remarque.

La seconde est un peu liée, c'est la question, ça a été dit en disant : « On revoit un peu les règles de financement du SMMAG. » Nous, on pense que le changement est quand même beaucoup plus important que ce qui est présenté. Les nouveaux statuts confirment, renforcent, entérinent encore plus

le principe de non-solidarité entre les territoires membres, notamment avec des phrases qui apparaissent, en disant que les emprunts sont affectés à un seul territoire, ou, sur le taux de versement mobilité, on passe de l'alignement automatique, qui était la règle, qui a évolué depuis l'adhésion du Grésivaudan, à une trajectoire de convergence beaucoup plus souple, pour ne pas dire molle. Avec ces nouveaux statuts, on grave dans le marbre une logique, je vais expliquer pourquoi, à laquelle nous nous sommes toujours opposés. C'est la logique du chacun pour soi ou de chacun dans son territoire, qui est, selon nous, contraire à l'esprit de coopération d'un syndicat.

Ce n'est pas vis-à-vis, je vous expliquerai pourquoi, de nos collègues du Grésivaudan ou du Voironnais. C'est plus large et plus profond, notamment dans la perspective, peut-être, d'adhésion d'autres territoires moins fortunés à l'avenir. Nous pensons qu'on n'est pas dans le cadre d'un syndicat de déchets, par exemple, ou à la limite, que chacun paye pour ce qu'il consomme en tonnage. C'est logique. Par contre, on est quand même dans un syndicat de mobilité, avec des réseaux qui sont largement interdépendants les uns des autres. Je renverrai plutôt, par exemple, à la compétence eau, où, dans notre métropole, la prise de compétence a fait que des petites communes, qui n'avaient jamais pu se payer des investissements par le passé, ou en multipliant le prix de l'eau par cinq, bénéficient d'une mutualisation et bénéficient de l'apport des territoires les plus denses et des plus fortunés. Donc, on est dans le cadre d'un syndicat imbriqué de mobilité. Certes, il y a une agglomération au centre, mais quand un usager du Grésivaudan ou du Voironnais vient à Grenoble, il utilise des transports interurbains, puis il prend le tram. Donc, dire que seuls les usagers métropolitains paieront le tram, par exemple, c'est pour nous contraire à l'esprit du syndicat. Je rappelle juste qu'il y a 230 000 déplacements par jour entre les territoires voisins et la métropole, et il ne nous paraît pas normal que la métropole assume seule ses charges de centralité au nom de la solidarité territoriale. Je donne un exemple : si un jour le Trièves adhère, par exemple, au SMMAG, dire que le Trièves paiera seul ses besoins. Moi, je suis plutôt dans cet objectif-là, de dire qu'il faut prévoir l'avenir, et il faut renforcer la solidarité entre les territoires et la solidarité territoriale. D'ailleurs, dans beaucoup de textes relatifs à ces statuts, on se prévaut de la loi SRU. La loi SRU, c'est solidarité d'abord et renouvellement urbain derrière. Voilà pour les deux raisons, mais également, par le fait que nous avons voté contre la modification statutaire de 2021. Je ne reviendrai pas dessus, notamment par rapport à l'intégration du département, nous voterons à nouveau contre cette modification statutaire.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Président Ferrari.

*Christophe Ferrari:* Merci. Quelques mots pour évoquer d'abord le premier sujet qui a été évoqué dans le débat et qui évoquait des propos tenus à l'occasion de la conférence des maires, dans laquelle, je crois que, Monsieur Bejjaji, vous n'étiez pas. Je voudrais simplement rappeler que la métropole et le SMMAG, le Grésivaudan et le Voironnais et le département ont été au rendez-vous de la question du SERM. Nous avons toujours été au rendez-vous sur la base des mécanismes de financement tels que nous les avons connus, c'est-à-dire les deux tiers, un tiers. Nous avons travaillé, je dirais, de façon extrêmement posée, collectivement, avec une vraie solidarité, je voudrais le dire ici, de financements croisés en fonction des investissements, quels que soient les territoires. Je voudrais ici le rappeler, pour ne pas faire de procès sur la question d'une forme de chacun pour soi sur la question du SERM. Je laisserai le président du SMMAG évoquer la question des statuts, la question du ferroviaire n'est pas que le SERM. Juste que, me semble-t-il, mon petit cerveau de petit juriste m'amène à penser qu'en élargissant la question de façon plus globale au ferroviaire en général, ça nous permet au contraire d'élargir. Évidemment, le SERM est inclus dedans, nous sommes labellisés, nous sommes très actifs, et nous sommes d'ailleurs extrêmement exigeants collectivement vis-à-vis, à la fois de SNCF Réseau, à la fois tout simplement de la société des grands projets qui travaille aujourd'hui sur les études de l'État en local, mais aussi collectivement vis-à-vis de la région qui est tout simplement en action de ça. Donc, je voudrais vraiment m'inscrire en faux sur le fait qu'il y aurait, de la part de la métropole, et je n'ai jamais prononcé ces mots, quelques volontés de considérer que le ferroviaire n'est pas un sujet de préoccupation, voire un sujet de financement pour la métropole. Moi, je le dis, si nous sommes là, nous continuerons. Après, nous aimerions que tout ceci aille beaucoup plus vite. Je vois que mes collègues savoyards sont aussi dans cette difficulté, tout simplement parce que ces sujets n'avancent pas de façon globale. Encore une fois, nous sommes à 45 € par habitant sur le ferroviaire en France, contre 170 € dans des pays du Nord, voire 200 € en Espagne. Moi, j'ai mon avis sur la question des équilibres budgétaires de la nation, mais je considère que la question ferroviaire est la priorité, une des grandes priorités de développement pour l'avenir des mobilités du quotidien pour



les habitants, du renforcement de la robustesse de la ligne Grenoble-Lyon, qui est essentielle, donc de Grenoble-Paris également, sur laquelle nous avons besoin d'être, tout cela.

Donc, là-dessus, vraiment, je voudrais le dire : qu'il n'y ait aucune ambiguïté sur le fait que nous sommes toujours dans l'action et nous serons toujours là, nous l'avons montré. D'ailleurs, parfois, puisqu'il faut parler de choses très concrètes, on parle de Brignoud, il a fallu qu'on réagisse au quart de tour sur ces sujets. Parfois des copies à rendre deux jours après, parce qu'on n'avait pas d'autres délais que de trouver parfois 10 millions d'euros, voire plus, pour trouver des équilibres financiers pour faire les opérations, on les a faites. C'est-à-dire que nous avons toujours été là. Les territoires unis, on a toujours été là. C'est ma transition pour la seconde partie. Il y a deux choses dans vos propos, Monsieur le conseiller du Conseil syndical du SMMAG. Lorsque l'on coopère, je dirais, on ne soumet pas. La coopération, c'est, par essence, l'inverse de la soumission.

Une des grandes avancées de ce territoire, c'est la volonté collective de coopération. D'ailleurs, je le dis ici, l'ancien président du SMTG, que j'ai un peu tancé tout à l'heure sur son imprécision, était pour la coopération. Il était pour une coopération, pas pour une soumission. En considérant qu'il faudrait que tout le monde soit lié sur les investissements des autres, ça relève d'un non-respect des volontés des territoires. Moi, je le dis ici. Pour moi, c'est quand même un sujet de principe politique qui me questionne. C'est-à-dire que moi, jamais, en tant que président de la métropole, je n'ai souhaité soumettre quelques territoires que ce soit au joug et aux décisions de la métropole. J'ai toujours demandé, d'ailleurs, à mes collègues de respecter aussi ce qu'était la métropole et ce qu'ils ont fait.

Le deuxième sujet, quand vous comparez des sujets d'eau, etc., permettez-moi de vous dire que les évolutions législatives ont fait cela. Donc, quand une compétence comme celle de l'eau a été transférée des communes, des petits syndicats vers la métropole, c'est la loi qui l'a fait. Donc, en ce qui concerne l'organisation des autorités, organismes de mobilité, encore une fois, rien dans la loi ne définit ce principe de soumission des uns aux autres. Donc, je le dis : faisons attention. Moi, je m'adresse à vous, parce que je ne voudrais pas que votre message soit mal compris par les territoires voisins et qu'il puisse être assimilé à une position de la métropole. Ce n'est pas la position de la métropole que de considérer qu'il faille soumettre les territoires voisins, d'une certaine façon, aux décisions de la métropole. Ce n'est pas ma conception de l'organisation territoriale.

Donc, je le dis, c'est peut-être la vôtre, en tout cas en l'espèce, sur ce dossier-là. Je dis de faire attention, parce que nous sommes étroitement liés les uns aux autres sur plein d'autres sujets. Ne mettons pas, je dirais, ces éléments de débat qui me paraissent dangereux, collectivement, pour tout simplement construire un avenir collectif. Moi, je le dis simplement : « Regardons le pas que nous avons franchi dans ce mandat. » Jamais dans l'histoire de ce territoire, on a connu une organisation territoriale des déplacements sur trois grands territoires. Franchement, c'est tout ce que nos prédécesseurs ont rêvé, tous, quels qu'ils soient, qui ont présidé la SEMITAG, qui ont présidé le SMTG à l'époque, quelles que soient les sensibilités politiques. Tout le monde a rêvé de cela, et nous y sommes aujourd'hui. Faisons attention, parce que la coopération nécessite beaucoup de précautions. La coopération nécessite le respect, nécessite l'écoute, nécessite tout simplement de pouvoir emporter à la fois les exécutifs des intercommunalités, mais aussi les communes qui sont à l'intérieur. Je ne voudrais pas qu'on puisse dire que, pour pouvoir rentrer, il faut se soumettre, mettre un genou à terre et considérer que nous sommes désormais complètement liés. En tout cas, ce n'est pas ma conception des choses. Je le dis ici. Après, peut-être que ça sera un jour la loi qui le décidera, mais la loi ne décide pas aujourd'hui. C'est pour ça que je considère qu'on ne doit pas abîmer le mot « coopération ». On ne doit pas faire au-delà de la loi quand la loi n'est pas là. Peut-être qu'on peut la vouloir, mais ça, c'est autre chose. Merci.

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

*Henri Baile:* Je serai plus bref, parce que Christophe Ferrari, le président de la métropole, a dit tout ce que j'aurais pu dire. Je voudrais simplement illustrer son propos et sa métaphore de la coopération-soumission pour quelque chose, peut-être, de moins laïque. Vous me pardonnerez, en citant Saint Paul, qui dit que l'esprit vivifie et la règle tue. C'est vrai que la règle tue. Par contre, l'esprit vivifie. Je me félicite que, ayant des drapeaux différents, les trois présidents des communautés de communes aient accompli un travail collectif important à travers le SMMAG, qui fait qu'aujourd'hui, nous avons un réel plaisir à porter des investissements sur des territoires qui ne sont pas forcément les nôtres, d'ailleurs. Brignoud a été cité. On peut citer la halte de Pont-de-Claix.

Chaque fois que l'État a été déficitaire dans sa parole et déficitaire dans son financement, les trois collectivités sont venues se substituer à lui pour faire en sorte que le ferroviaire soit soutenu au sens large. C'est vrai que qui peut le plus peut le moins. Ce qui veut dire que l'élargissement de la formule que nous allons voter est très important, parce que le problème du ferroviaire dans nos territoires ne se limite pas uniquement à l'ancien RER. Il se limite à tout ce qui est sur rail et qui doit nous permettre demain de répondre à l'attente de nos concitoyens. Donc, je rejoins totalement ce qu'a pu dire Christophe et je me félicite à nouveau de tout le travail qui a été fait avec trois intercommunalités différentes, mais dans une seule convergence qui est celle de l'intérêt général.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Monsieur le président Cattin.

*Bruno Cattin:* Moi, je rappelle, mais c'est un petit moment d'histoire : qu'on est arrivé un peu sur la pointe des pieds au niveau du SMMAG avec un transfert simplement des compétences obligatoires. On a transféré progressivement le vélo. On a transféré maintenant la totalité des compétences. Si on a pu le faire en interne, c'est bien au niveau de cette coopération, qui est un élément essentiel. C'est-à-dire qu'on a examiné l'ensemble de ces problématiques-là. Je pense que le fait qu'on ne puisse pas participer autrement que quand on le décide, notamment au niveau du SERM, mais qu'on garde une relative indépendance au niveau des investissements que l'on doit faire au sein de chacun de nos territoires. Donc, je pense que cette notion de coopération est fondamentale dans la décision qu'on a pu prendre au sein du Pays Voironnais de venir transférer la totalité de nos compétences.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci. Luc Raymond a demandé la parole.

*Luc Raymond:* Simplement, pour redire, je crois que ce débat est un peu faussé, au sens où il y a trois territoires qui composent aujourd'hui le SMMAG, que ces trois territoires ont des passés différents, mais qu'aujourd'hui, il y a des règles de financement entre les trois territoires de l'ensemble des services du SMMAG. Il y a des règles qui ont été adoptées, à des pourcentages, sur chaque territoire, qui montrent bien la solidarité des uns et des autres. Aujourd'hui, cette solidarité existe bien, parce que les services du SMMAG ne comptent pas leurs heures qu'ils passent pour le Grésivaudan, pour la métropole, et qu'ils sont au service de l'ensemble du territoire. Donc, je veux dire que ça, c'est bien la solidarité, elle existe. Dans les financements aussi, il y a de la solidarité. Les lignes express que nous avons récupérées de la région, aujourd'hui, sont financées par les trois territoires. Ça montre bien que nous sommes solidaires sur ces sujets-là. Je veux dire que la question de la solidarité, elle y est. On a travaillé sur la tarification, on a une tarification qui, aujourd'hui, est harmonisée entre les territoires. Donc, cette solidarité, elle est là. Ce n'est pas parce qu'une partie des financements est affectée à chaque territoire, notamment en termes d'investissement. C'est aussi logique : les recettes propres du syndicat ne suffisent pas à financer l'ensemble des services et des investissements. Chaque territoire doit y contribuer. Donc, il y a des règles de contribution en fonction du territoire.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Monsieur Bejjaji.

*Pierre Bejjaji:* Déjà, sur la précision du SERM, nous maintenons que, même si la phrase « élargissons au ferroviaire » est nécessaire et importante, nous pensons qu'on aurait pu quand même garder dans les statuts le terme « SERM » et l'afficher. Effectivement, on est entièrement d'accord pour élargir à d'autres sujets que le SERM, notamment, par exemple, le tram-train de Vizille ou des sujets comme ça. Donc, c'est surtout ça qui portait l'intervention. Après, sur la réponse de Christophe Ferrari, je n'ai jamais utilisé le terme « soumission. » Ce n'est pas dans mon état d'esprit. Ce n'est pas dans notre état d'esprit. J'ai toujours parlé de coopération et de solidarité entre les territoires. La solidarité, sur beaucoup de sujets, est dans les deux sens. Quand on parle de logement, c'est la métropole qui assume sa charge pour, notamment, les employeurs du Grésivaudan. Ça montre bien qu'on est dans un grand territoire où tout est entremêlé. On considère qu'il n'y a pas d'investissement propre au Grésivaudan ou propre au Voironnais. Il y a un réseau global, interconnecté, avec des usagers qui transitent entre les territoires. C'est notre position. Aucune volonté de soumettre quoi que ce soit.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci pour ce débat. Je vais quand même dire quelques mots pour le conclure. D'abord, Monsieur Bejjaji, je crois qu'il ne faut pas se tromper sur l'interprétation des termes. Vous dites qu'il faudrait avoir une vision la plus large possible pour pouvoir intervenir. C'est

précisément l'objet de ce texte, de ne pas se limiter, comme cela vous a été dit, à un seul sujet. Prenons le fond de la question. Je ne voudrais pas ici qu'on croie que c'est le SMMAG qui a la compétence ferroviaire et qui, demain, va réaliser le SERM dans le territoire. Il ne faut quand même pas inverser les sujets. Je rappelle que, dans ce pays, aucune collectivité territoriale, quelle qu'elle soit, n'a la compétence ferroviaire. Aucune. Donc, si on s'en tenait strictement au texte, seul l'État peut financer le ferroviaire. Je n'ai pas vu que les contrôles d'illégalité de France et de Navarre s'offusquent que les collectivités viennent apporter des contributions supplémentaires à l'État pour pouvoir avancer sur les sujets ferroviaires, que ce soit des intercommunalités, que ce soit des départements, des régions, voire un modeste syndicat mixte, voyez-vous ? Donc, le sujet n'est pas là, Monsieur Bejjaji. Personne n'a la compétence ferroviaire. Donc, si vous nous dites que vous êtes inquiet, parce qu'on élargit notre capacité potentiellement à faire. Du coup, vous êtes inquiets pour toute la France. Donc, je pense que, là-dessus, il n'y a pas de problème à avoir. Comme le dit le président d'intercommunalité, quand vous fréquentez les comités de pilotage préfectoraux, on vient souvent nous demander combien on met. On ne nous dit pas : « Surtout, mettez le pas, parce que nous n'avons pas la compétence. » Je crois que là-dessus, vu les temps qui courent, nous n'aurons pas de problème particulier. Après, nous vous rejoignons sur le fond. Il faut que nous ayons à la fois une capacité d'agir large, mais aussi souple. Il n'y a pas d'obligation, parce qu'il faut savoir mesurer les investissements sur lesquels nous y allons et ceux où nous n'y allons pas.

Ça a été très bien dit par le président d'intercommunalité, sur un dossier qui est complexe et sur lequel, aujourd'hui, l'État ne met pas un centime. C'est un dossier sur lequel les intercommunalités de ce territoire sont extrêmement engagées. Il faut quand même bien mesurer les choses. Nous avons un État défaillant sur cette question. Si ce dossier survit dans ce territoire, c'est bien parce que nous avons trois intercommunalités qui s'engagent de manière solidaire, comme cela a été très bien dit, et qu'en plus, elles y contribuent au sein du SMMAG, sur les sujets qui sont délégués au SMMAG en matière ferroviaire. Je pense notamment aux haltes et, demain, peut-être à d'autres travaux que nous pourrions cofinancer, si c'est nécessaire. Ensuite, nous sommes sur un syndicat mixte, Monsieur Bejjaji. Le SMMAG n'est pas un EPCI. Donc, c'est la règle de fonctionnement d'un syndicat mixte ouvert à la disposition de ses membres qui décident quoi et comment ils construisent, et sur quels sujets. C'est le principe même du cadre réglementaire qui est celui qui est posé. Donc, je crois qu'il n'y a pas d'interprétation à faire. C'est assez évident. Comme cela a été dit, vous ne pouvez pas poser une obligation ou une contrainte sous une forme quelque peu autoritaire. Je vous reconnais la cohérence sur ce point. Vous l'avez dit, c'est votre conception. Vous le répétez régulièrement. Pourtant, je ne crois pas que ce soit l'histoire de la construction de ce territoire, que ce soit la construction du syndicat et que, comme l'a dit le président Ferrari, nous n'en serions pas là si nous avions suivi la voie que vous nous avez donnée.

Puis ne soyons pas inexacts. Vous ne pouvez pas dire qu'il n'y a pas de solidarité financière entre les uns et les autres. Le président Baile a parlé du ferroviaire, mais moi, je vais vous parler des services vélos. Croyez-vous que Mvélo+ est juste financé par les uns et par les autres ? Pas du tout. Nous avons des règles de répartition globales sur un service qui s'étend sur les trois territoires. Chacun apporte une contribution sur l'ensemble du coût de fonctionnement. On ne va pas le saucissonner. Nous avons la même chose sur les lignes de covoiturage. C'est bien évident, puisqu'elles transcendent les frontières administratives. C'est la même chose également sur le fonctionnement, Luc Raymond l'a rappelé, des lignes de transport collectif. Donc, si ça, ce n'est pas de la solidarité, personnellement, je ne vois pas ce que c'est. Vous ne pouvez pas exiger, sur chaque investissement, un partage en trois, ça n'aurait pas de sens. Quand le Grésivaudan construit une école et que quelques habitants des autres territoires la fréquentent, on ne va pas demander au territoire d'à côté d'aller payer un dixième du coût de construction de l'école. Sinon, vous pensez bien qu'on ne va plus s'en sortir avec des raisonnements comme ça. On ne va pas couper le nombre de logements. Vous évoquiez le sujet, mais je pense que le président Baile aurait pu vous dire qu'il y a aussi des Métropolitains qui viennent habiter dans le Grésivaudan. On ne va pas envoyer la facture à la métropole. Excusez-moi, ça n'a pas de sens. Par contre, se partager les coûts de fonctionnement, c'est précisément ce que nous faisons.

Puis un dernier mot sur l'extension territoriale, puisque vous nous dites : « Oui, mais il faudrait accueillir de nouveaux territoires. » D'abord, Monsieur Bejjaji, je vous invite à mesurer vos propos, parce que je ne crois pas qu'avec les propos que vous tenez, cela soit particulièrement attractif pour des territoires. Si vous voulez que, demain, le Trièves adhère et si vous allez leur expliquer qu'il faut



qu'ils assument les 40 ans de dette du SMTC, je vous souhaite bon courage pour les convaincre d'adhérer avec cet argument-là. Vous voyez bien que ça ne peut pas tenir un seul instant. D'ailleurs, ce serait profondément injuste. Après, si vous vous penchiez un petit peu plus sur le cadre réglementaire, et je vous invite à le faire et à nous soutenir en la matière, vous verriez qu'aujourd'hui, nous n'avons pas de possibilité réelle d'extension territoriale, puisque le cadre réglementaire et législatif ne le permet plus. Ce qui est d'ailleurs un vrai sujet. Le SMMAG est un syndicat ouvert dans lequel nous serions heureux d'accueillir de nouveaux membres, mais les règles qui ont été posées ne le permettent pas. Justement, pour ces territoires qui sont de taille démographique plus petite, qui ont des ressources plus limitées, aujourd'hui, elles ne peuvent pas rentrer précisément, parce que les règles ne sont pas adaptées. Inversement, le SMMAG offrirait des compétences de mutualisation qu'ils ne sont pas capables de se payer eux-mêmes. Donc, si demain ces territoires-là adhéraient, ils auraient des compétences en matière d'ingénierie, des compétences en matière d'analyse, qui seraient partagées sur la charge de l'ensemble des membres du syndicat et qui viendraient leur apporter un gain, donc une économie qu'ils ne pourraient pas se payer seuls. Donc, faisons attention à ce que nous disons et au signal aussi que nous envoyons vis-à-vis de l'extérieur.

Après, je retiens que, sur les orientations d'ensemble, nous partageons les mêmes, mais nous ne prenons pas le même chemin et nous n'avons pas la même lecture, ce qui est regrettable, des outils. En tout cas, ces statuts doivent être les plus souples et les plus larges possible pour permettre d'intervenir, comme ça a toujours été l'histoire du syndicat, que nous appelons ainsi, et comme les textes le disent, à la carte. Je vais donc vous proposer de mettre aux voix, d'abord, l'amendement dont je vous rappelle qu'il est écrit que... Madame Bélair, je veux bien une intervention, mais courte, s'il vous plaît.

*Margot Bélair:* Juste pour redire ce qu'il a dit en aparté, il n'a pas dit ça sur la dette et l'adhésion du Trièves, etc. Il a justement dit l'inverse. Donc, je tiens à le poser là pour que ce soit clair. Ce n'est pas les propos que Pierre a tenus. Donc, vous pouvez les déformer si vous le souhaitez, ça sert à quelque chose, mais je pense que, pour la qualité de nos débats, c'est important de redire que ce n'est pas ce que mon camarade a dit.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Ce n'est pas ce que j'ai dit non plus. Je dis que c'est la conséquence de vos propos : mesurez bien les conséquences et le signal que cela envoie. De fait, ce serait, à mon sens, un élément bloquant pour faire entrer de nouveaux territoires. Je reprends l'amendement sur l'ajout de la rédaction sur la compétence vélo pour le Grésivaudan et le Pays Voironnais, puis l'ajout de la notion du bureau exécutif, et du bureau élargi. Y a-t-il des oppositions sur cet amendement ? Y a-t-il des abstentions sur cet amendement ? Donc, l'amendement est adopté. Je vais mettre aux voix la délibération relative aux statuts ainsi amendée. Y a-t-il des oppositions ? Donc, quatre. 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 la délibération du 26 novembre 2024 de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais transférant la compétence mobilité au profit du SMMAG,

Vu la délibération du SMMAG en date du 12 décembre 2024 relative au transfert de la compétence mobilité de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais,

Vu le projet de statuts modifié en annexe,

Le SMMAG existe depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020 et développe ses actions et son réseau de partenaires depuis cette date. Le 26 novembre 2024, la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais a transféré sa compétence AOM au Syndicat Mixte et une modification des statuts a été délibérée afin d'acter ce transfert.

De nouvelles adhésions et de nouveaux transferts de compétence AOM peuvent également survenir en raison des avantages procurés par l'action du SMMAG.

Ces adhésions et transferts ainsi que certaines évolutions locales et législatives ont mis en lumière la nécessité de proposer une nouvelle rédaction des statuts notamment pour l'objet, les compétences, le bureau, les vices-président(e)s et les finances.



Il est donc proposé une clarification juridique du fonctionnement et une meilleure lisibilité des compétences du SMMAG sans modifier le sens de son action ou ses possibilités.

Les modifications proposées ne conduisent donc pas à restreindre, ou même à modifier la portée des interventions du SMMAG mais au contraire à fluidifier son activité en harmonisant ses statuts avec ceux de ses membres.

- Approuve le projet de statuts modifiés tel que présenté en annexe.

#### **Vote sur amendement**

27 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 4 voix pour

**Conclusions adoptées à l'unanimité**

#### **Vote de la délibération ainsi amendée**

23 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 11 voix pour - 4 contre (Pierre BEJJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Alban ROSA)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 4 voix pour

**Conclusions adoptées.**

#### **Délibération n°13 - DL20250703048A- Compétences obligatoires - Modification du Règlement Intérieur**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Nous en venons ensuite à la modification du règlement intérieur. C'est un effet miroir de la modification des statuts, puisque le règlement intérieur précise un certain nombre de choses. De la même manière, il ajoute notamment le bureau élargi que nous évoquons à l'instant, en précisant son rôle. Donc, ça, c'est l'amendement, excusez-moi, que nous ajoutons à la rédaction proposée pour prendre en compte la notion de bureau élargi dans le règlement intérieur qui, là aussi, doit être actualisé au regard de la modification des statuts et aussi de certains services qui étaient évoqués, mais qui n'existent plus. Donc, là, c'est de la mise à jour. J'ajoute que la loi de finances du 14 février 2025 a modifié le rôle du Comité des partenaires, qui est l'instance de dialogue territorial à la fois avec les acteurs économiques et les composantes usagères du territoire, et qui demande une présence plus importante, des réunions plus fréquentes, et qui est un outil essentiel du dialogue local pour l'offre de mobilité. Donc, par cohérence avec les évolutions législatives, nous inscrivons cela dans nos textes. Donc, à la fois, c'était d'ailleurs une des modifications des statuts, donc par miroir, ça devient aussi une modification du règlement intérieur. Voilà. Est-ce qu'il y a des demandes d'intervention ? Monsieur Cholat.

*Florent Cholat:* Merci pour cette présentation. J'ai une petite question par rapport au bureau élargi, parce que c'est marqué « membre du bureau » sur le support. De mémoire, à ma connaissance, on a été convoqué une seule fois en cinq ans. Donc, est-ce que le bureau élargi a vocation à se réunir plus souvent ?

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Un bureau exécutif qui est l'organe exécutif du syndicat. En plus, là, il vous est proposé un bureau dit « élargi », qui permet de dialoguer avec l'ensemble des composantes, quel que soit son statut dans le syndicat. Après, il nous revient de le réunir et d'y mettre un ordre du jour. D'ailleurs, chaque sensibilité peut faire la demande de réunion du bureau. Donc, c'est à notre discrétion. Effectivement, il ne se réunit pas souvent, mais c'est à nous de décider comment et

pour quel objet il doit se réunir, et c'est extrêmement souple et ouvert. Donc, si vous avez des suggestions sur le sujet, nous pourrions en discuter sans difficulté.

Je vous propose donc de mettre aux voix cet amendement que je viens de présenter sur le règlement intérieur. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? L'amendement est adopté. Je mets aux voix la délibération sur le règlement intérieur ainsi amendé. Y a-t-il des oppositions ? Donc, quatre. Des abstentions ? C'est adopté. 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,

Les modifications des statuts et des organigrammes du SMMAG, les demandes politiques et les évolutions législatives rendent nécessaires d'actualiser le règlement intérieur.

En effet, à la demande des membres, le bureau a été modifié en bureau exécutif et devient récurrent.

Par ailleurs, certains services cités par le Règlement Intérieur n'existent plus aujourd'hui.

Enfin, la loi de finance du 14 février 2025 a introduit certaines obligations supplémentaires concernant les comités de partenaires. Il est donc nécessaire d'inscrire ces nouvelles prescriptions dans le règlement.

Ledit règlement conserve donc sa structure et ne modifie rien concernant les assemblées, les votes ou modalités de représentation.

En revanche, le bureau est modifié et il inséré une section concernant le Comité des Partenaires afin de fixer les modalités de convocation, de périodicité et de recueil des avis.

- Approuve le projet de règlement intérieur modifié tel que joint en annexe

### **Vote sur amendement**

27 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 4 voix pour

**Conclusions adoptées à l'unanimité**

### **Vote de la délibération ainsi amendée**

23 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 11 voix pour - 4 contre (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Alban ROSA)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 4 voix pour

**Conclusions adoptées.**

### **Délibération n°14 - DL20250703046- Compétences obligatoires - Modification des effectifs du SMMAG**

Monsieur le Président Sylvain Laval: Nous allons maintenant passer à une délibération relative à la modification des effectifs du syndicat. La parole est au vice-président Bruno Cattin.

Bruno Cattin: Merci. Je rappelle que, dans une délibération du 7 décembre 2023, il a été créé 81 postes nécessaires au fonctionnement du syndicat, complétés de quelques postes supplémentaires.

Suite au transfert de la compétence mobilité du Pays Voironnais, il a été créé 23 postes supplémentaires comprenant 14 postes du service mobilité du Pays Voironnais et plusieurs contrats. Aujourd'hui, il est proposé, pour mieux répondre aux enjeux du SMMAG, la création de trois postes. Donc, c'est relativement important qu'on puisse prendre cette délibération aujourd'hui, qui permettrait d'assurer un recrutement le plus rapide possible. Les points particuliers : c'est la création d'un poste de chargé d'opérations gestion patrimoniale, au vu du volume du patrimoine sur le territoire du SMMAG et des besoins forts d'harmonisation, de gestion et d'entretien préventif. C'est également la création d'un poste de développeur informatique au sein de l'unité. Puis c'est également la création d'un contrat de projet de deux ans d'un gestionnaire administratif et financier au sein de l'unité Finance. Donc, voilà, cette délibération résumée un peu rapidement, peut-être.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci. Y a-t-il des demandes d'intervention ? Je vous propose de mettre aux voix. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? Une abstention. Le reste étant pour, la délibération est adoptée. 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 délibérations du SMMAG en date du 7 décembre 2023, du 25 janvier et du 6 juin 2024 relatives aux effectifs du SMMAG,

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

Suite au transfert de toute la compétence Mobilités de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais (CAPV) au SMMAG, il a été créé 23 postes comprenant 14 postes du service Mobilités du Pays Voironnais, 2 contrats de projet créés par le Pays Voironnais vacants (un poste financé par l'ADEME sur la politique cyclable et un poste sur le Plan de Mobilité), 6 postes ressources et un second technicien transport au vu de la charge de travail.

Il est proposé, pour mieux répondre aux enjeux du SMMAG, la création de 3 postes dont un contrat de projet de 2 ans et la transformation de 3 postes existants.

Les changements importants de ces dernières années ont conduit à ajuster l'organisation du syndicat avec la création d'un nouveau service pour la réalisation des projets d'investissements du syndicat regroupant l'Unité Patrimoine Investissement et l'Unité Projets existantes. Il est proposé de transformer l'ancien poste du chef de service des Mobilités du Pays Voironnais, vacant, en chef de service de ce nouveau service.

Ce projet d'organisation a été soumis à l'avis du Comité Social Territorial du Centre de Gestion dont la date initialement prévue le 1er juillet 2025 a été décalée au 8 juillet prochain.

En complément, il est proposé les transformations des effectifs suivantes :

- Transformation d'un poste de chargé de mission de l'unité Planification en responsable de l'unité ;
- Pérennisation du Contrat de projet Administrateur Appli M, au sein de l'unité Usage Numérique et Innovation.

Il est proposé 3 créations de poste :

- Création d'un poste de chargé d'opérations Gestion patrimoniale au sein de l'unité Patrimoine et Investissement (ingénieur GF A2) au vu du volume de patrimoine sur le territoire du SMMAG et des besoins forts d'harmonisation de gestion et d'entretien préventif ;
- Création d'un contrat de projet de 2 ans de Gestionnaire Administratif et financier au sein de l'unité Finances (rédacteur GF B2) permettant de faire face au surcroît d'activité liée au transfert de compétences du Pays Voironnais et au projet d'extension du dépôt d'Eybens ;
- Création d'un poste de Chargé de développeur informatique au sein de l'unité Usage Numérique et Innovation (technicien GF B2) permettant de concevoir et de développer des applications internes sur mesure, adaptées aux besoins spécifiques du SI « M » pour réduire les délais de traitement des demandes et leurs coûts actuellement assurées par des prestataires externes.

Sur le tableau des effectifs du SMMAG, cela se traduit par :

- la transformation de 2 postes permanent de catégorie A,
- la transformation d'un contrat de projet en poste permanent de catégorie A,
- la création d'un poste permanent de catégorie A,
- la création d'un contrat de projet de 2 ans de catégorie B,

- la création d'un poste permanent de catégorie B.

En annexe figure le tableau des effectifs mis à jour de ces modifications ainsi que le nouvel organigramme du SMMAG.

- la transformation de 2 postes permanent de catégorie A,
- la transformation d'un contrat de projet en poste permanent de catégorie A,
- la création d'un poste permanent de catégorie A,
- la création d'un contrat de projet de 2 ans de catégorie B,
- la création d'un poste permanent de catégorie B.

26 voix pour – 1 abstention (Henri BAILE)

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

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

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 4 voix pour

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

### **Délibération n°15 - DL20250703025- Compétences obligatoires - Élections professionnelles octobre 2025 : Mise en œuvre du vote électronique**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Nous en venons à une délibération relative aux élections professionnelles.

*Bruno Cattin:* La présente délibération définit les modalités d'organisation et de déroulement des prochaines élections professionnelles au sein du SMMAG par vote électronique. Donc, la mise en œuvre du vote électronique a été confiée, après une procédure de marchés publics, à la société Kersia Solutions, qui est domiciliée chemin du Vieux-Chêne à Meylan. La date des élections professionnelles est fixée du lundi 6 octobre au jeudi 9 octobre. Précision importante : le vote électronique par Internet constitue la modalité exclusive d'expression des suffrages. Par conséquent, aucun vote à bulletin secret sous enveloppe ne sera organisé. Il me reste un point à évoquer que je vais retrouver. La composition pour le bureau de vote sera la suivante : le bureau de vote du Comité social territorial. Le président sera Sylvain Laval, le secrétaire Jordan Messenger, et les délégués de liste seront désignés par les organisations syndicales candidates. Voilà pour cette présentation.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci. Y a-t-il des demandes d'intervention ? Je vous propose de mettre aux voix la délibération. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? C'est adopté. Je vous 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 le décret n° 2021-571 du 10 mai 2021 relatif aux comités sociaux territoriaux des collectivités territoriales et de leurs établissements publics,  
Vu le décret n°2024-1038 du 6 novembre 2024 relatif aux dispositions réglementaires des livres Ier et II du code général de la fonction publique,  
Vu la délibération n° 2019-053 du 25 avril 2019 de la CNIL portant adoption d'une recommandation relative à la sécurité des systèmes de vote par correspondance électronique, notamment via Internet,  
Vu l'avis du Comité social territorial départemental du 11 mars 2025 concernant la composition du Comité social territorial et le maintien du paritarisme,  
Après avis du Comité social territorial départemental du 11 mars 2025 pour la mise en œuvre du vote électronique,  
Vu la délibération du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenoblois adoptée le 27 mars 2025 fixant le nombre de représentants au sein du Comité social territorial,  
Vu la délibération du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenoblois adoptée le 27 mars 2025 décidant du recours au vote électronique pour les élections professionnelles du 6 et 9 octobre 2025,  
Considérant que l'effectif du SMMAG étant de 88 électeurs au 1<sup>er</sup> janvier 2025,  
Vu le Comité social territorial départemental du 3 juin 2025



La présente délibération définit les modalités d'organisation et de déroulement des prochaines élections professionnelles au sein du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise par vote électronique.

Du 6 au 9 octobre 2025 se tiendra le scrutin destiné à désigner les représentants du personnel au sein du Comité social territorial.

Cette instance est instituée par la loi n° 2019-828 du 6 août 2019 de transformation de la fonction publique et constitue la fusion des anciens Comité technique (CT) et Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT).

Les élections professionnelles du Comité social territorial sont organisées dans le respect des dispositions prévues par le décret n° 2021-571 du 10 mai 2021 relatif aux comités sociaux territoriaux des collectivités territoriales et de leurs établissements publics.

La présente délibération est prise en application du décret n°2014-793 du 9 juillet 2014 relatif aux conditions et modalités de mise en œuvre du vote électronique par internet pour l'élection des représentants du personnel au sein des instances de représentation du personnel de la fonction publique territoriale.

Conformément à ce décret, le recours au vote électronique par internet doit être organisé dans le respect des principes fondamentaux qui commandent les opérations électorales, notamment la sincérité des opérations électorales, l'accès au vote de tous les électeurs, le secret du scrutin, le caractère personnel, libre et anonyme du vote, l'intégrité des suffrages exprimés, la surveillance effective du scrutin et le contrôle a posteriori par le juge de l'élection.

La mise en œuvre du vote électronique est confiée, après une procédure de marché public, à la Société KERCIA SOLUTIONS : 30 chemin du Vieux Chêne, 38240 MEYLAN.

Le système de vote électronique proposé est conforme :

- Aux prescriptions relatives aux modalités du vote électronique prévues par le décret n°2014-793 du 9 juillet 2014
- A la délibération CNIL n° 2019-053 du 25 avril 2019 portant adoption d'une recommandation relative à la sécurité des systèmes de vote par correspondance électronique, notamment via Internet.

Par ailleurs, au cours du printemps 2025, plusieurs réunions de travail ont été organisées avec les agents qui envisagent de se porter candidats aux élections professionnelles, dans le cadre de la négociation du protocole préélectoral et pour définir les règles de fonctionnement du vote électronique présentées ici.

## 1/ Date des élections

La date des élections professionnelles est fixée du lundi 6 octobre au jeudi 9 octobre 2025.

Cette date s'entend :

de la clôture des votes par internet,  
à la proclamation des résultats.

Les électeurs seront donc appelés à voter :

Du lundi 6 octobre 9h00 au jeudi 9 octobre 2025 17h00 avec 20 minutes de grâce.

Un délai de 20 minutes supplémentaires sera accordé pour permettre à l'électeur connecté sur le système de vote avant l'heure de clôture, de valablement mener jusqu'à son terme la procédure de vote.

Durant le scrutin, un ou plusieurs messages de relance par courriel pourront automatiquement être adressés aux agents non-votants.

## 2/ Modalités de vote

Le vote électronique par internet constitue la modalité exclusive d'expression des suffrages. Par conséquent, aucun vote à bulletin secret sous enveloppe ne sera organisé.

Les modalités du vote électronique doivent permettre d'assurer l'identité des électeurs ainsi que la sincérité et le secret du vote, comme la publicité du scrutin, conformément aux principes généraux du droit électoral.

### 3/ Prestataire de vote électronique

Le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise a décidé de confier à la société KERCIA Solutions, editrice du logiciel AlphaVote, représentée par Monsieur Fabrice FERNANDEZ, la conception, la gestion et la maintenance du système de vote électronique, sur la base d'un cahier des charges respectant les prescriptions réglementaires.

Le prestataire aura en charge :

- La diffusion du matériel de vote.
- La mise en œuvre du système de vote dématérialisé par internet ;
- La mise en œuvre du système de dépouillement des bulletins de vote dématérialisés par internet et l'élaboration des états des résultats permettant l'affectation des sièges.

### 4/ Expertise indépendante

Le système de vote électronique mis en œuvre par le prestataire fera l'objet d'un audit effectué par un expert indépendant et mandaté par le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise et chargé de valider sa conformité vis-à-vis des obligations réglementaires.

Cette expertise couvre l'intégralité du dispositif installé avant le scrutin, les conditions d'utilisation du système de vote durant le scrutin ainsi que les étapes postérieures au vote.

L'expertise doit être réalisée par un expert indépendant qui répond aux critères suivants :

- être un informaticien spécialisé dans la sécurité ;
- ne pas avoir d'intérêt dans la société qui a créé la solution de vote à expertiser, ni dans l'organisme responsable de traitement qui a décidé d'utiliser la solution de vote ;
- posséder si possible une expérience dans l'analyse des systèmes de vote, en ayant expertisé les systèmes de vote par correspondance électronique, notamment via Internet, d'au moins deux prestataires différents.

Le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise a décidé de confier à la société Itokia l'expertise indépendante du système de vote AlphaVote.

Le rapport de l'expert sera transmis au Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise et aux organisations syndicales ayant déposé une candidature au scrutin.

### 5/ Calendrier et déroulement des opérations

#### 5.1 / Listes électorales

La liste électorale du scrutin sera établie conformément aux dispositions réglementaires prévues pour le Comité social territorial. Les modalités d'accès et les droits de rectification des données s'exercent dans le cadre de ces mêmes dispositions.

La liste du personnel électeur et éligible est établie par le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise et sera affichée le 7 août 2025 soit plus de 60 jours avant la date fixée du scrutin.

Les listes électorales seront également mises en ligne sur le site de vote et accessibles aux électeurs pendant la période de vote. La consultation en ligne de la liste électorale du Comité social territorial n'est ouverte qu'aux électeurs devant prendre part au scrutin.

Cette liste comportera les indications suivantes : les noms, le prénom, l'âge, l'éligibilité des électeurs.

Le contrôle de la conformité des listes importées dans le site de vote est effectué sous la responsabilité du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise.

#### 5.2 / Listes de candidats

Il est rappelé que les candidatures ne peuvent être présentées que par les organisations syndicales qui :

- 1° sont légalement constituées depuis au moins deux ans à compter de la date de dépôt légal des statuts et satisfont aux critères de respect des valeurs républicaines et d'indépendance ;
- 2° sont affiliées à une union de syndicats de fonctionnaires qui remplit les conditions mentionnées au 1°.

Pour des raisons d'ordre matériel tenant à l'organisation du vote, les listes devront parvenir à l'attention de l'équipe « relations sociales » de Grenoble-Alpes Métropole le 25 août 2025 au plus tard à 16h00 par lettre recommandée (LRAR) ou remise en main propre contre récépissé.

### 5.3 / Profession de foi

Les organisations syndicales pourront adresser à [electionsprosmmag@smmag.fr](mailto:electionsprosmmag@smmag.fr) leurs supports de propagande électorale pour qu'ils soient mis en ligne sur le site de vote par Internet. La date limite de remise de ces supports est fixée au 27 août 2025 à 16h00.

Il est précisé que les supports de propagande électorale acceptés seront constitués d'un fichier PDF comportant 2 pages au maximum.

En outre, les listes de candidats et les professions de foi seront également transmises par courrier aux électeurs. Pour obtenir la meilleure qualité d'impression, les recommandations suivantes devront être appliquées par les organisations syndicales :

CONFORME A UNE IMPRESSION NUMERIQUE	NON CONFORME A UNE IMPRESSION NUMERIQUE
<ul style="list-style-type: none"><li>- Format 210 x 297 mm recto ou recto-verso, en pdf</li><li>- Fond blanc</li><li>- Les petits logos en couleur</li><li>- Les images en couleur</li><li>- Les accroches en couleur</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Les autres formats que 210 x 297 mm</li><li>- Les aplats totaux = fond totalement coloré</li><li>- La couleur noire</li></ul>

### 5.4 / Communication des codes de vote

Chaque électeur est identifié par un numéro unique généré par le système de vote pour garantir son unicité dans le système.

Les codes d'accès, qui se composent d'un identifiant et d'un code confidentiel, sont générés aléatoirement par le prestataire sans qu'ils soient communiqués au Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise.

Ces codes permettent de se connecter sur le site de vote et de valider son vote.

Afin de garantir la sécurité de l'adressage des moyens d'authentification, la CNIL recommande les solutions suivantes :

- L'envoi de l'identifiant et du mot de passe via deux canaux distincts ;
- Et la mise en place d'une « question défi » non triviale (sont ainsi exclus la date de naissance et tout autre élément facilement décelable)
- Le prestataire expédiera le 8 septembre 2025 un courrier contenant l'identifiant personnel et confidentiel de l'électeur ainsi que les explications nécessaires au vote électronique. Le mot de passe sera envoyé par SMS.
- Pour recevoir son mot de passe, l'électeur devra s'enregistrer sur le site de vote en renseignant les informations suivantes :
  - L'identifiant reçu
  - La question défi
  - Son numéro de téléphone mobile.

## 6 / Modalités de fonctionnement pratique du système de vote retenu

### 6.1 / Sécurité du système

Avant l'ouverture du vote, les données de paramétrage du scrutin sont scellées manuellement, un condensat de référence est généré sur ces données pour en assurer l'intégrité à tout moment. Au

scellement, puis à l'ouverture programmée du scrutin, un constat assure les émargements et les urnes vides.

A la date de fermeture programmée du scrutin, la clôture des votes est faite automatiquement. Un condensat de référence est généré sur l'urne et l'émargement des votes électroniques.

Le système retenu assure la confidentialité des données transmises, notamment celles des fichiers constitués pour établir les listes électorales des collèges, ainsi que la sécurité de l'adressage des moyens d'authentification, de l'émargement, de l'enregistrement et du dépouillement des votes.

Le prestataire s'engage à conserver de manière strictement confidentielle toutes les informations et les données qui lui seront transmises dans le cadre de l'organisation du vote dématérialisé par internet. Il met en œuvre tous les moyens nécessaires afin de sécuriser la transmission et l'accès aux informations des fichiers qui lui sont communiqués par le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise et de limiter leur consultation aux seuls personnels chargés de la gestion du vote dématérialisé par internet.

Un certificat de destruction des données pourra être transmis au Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise, sur demande.

## 6.2 / les fichiers

Les données relatives aux électeurs inscrits sur la liste électorale ainsi que celles relatives à leur vote sont traitées par des systèmes informatiques distincts, dédiés et isolés, respectivement dénommés « fichiers des électeurs » et « contenu de l'urne électronique ».

Le traitement « fichier des candidats » et « fichier des électeurs » est établi à partir d'un référentiel fourni par le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise. La conformité de l'intégration au système de vote électronique de la liste électorale et des candidatures transmises au prestataire sera contrôlée par le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise préalablement au scellement du système de vote.

Le « fichier des électeurs » a pour finalité de délivrer à chaque électeur un moyen d'authentification, d'identifier les électeurs ayant pris part au vote et d'éditer la liste d'émargement.

L'émargement indique la date et l'heure du vote. La liste d'émargement est enregistrée sur un support distinct de celui de l'urne électronique, scellé, non réinscriptible, rendant son contenu inaltérable et probant.

Le fichier dénommé "contenu de l'urne électronique" recense les votes exprimés par voie électronique. Les données de ce fichier font l'objet d'un chiffrement dès l'émission du vote sur le poste d'électeur et ne doivent pas comporter de lien permettant l'identification des électeurs afin de garantir la confidentialité du vote.

## 6.3 / contenu des fichiers

Les données devant être enregistrées sont les suivantes :

- pour la liste électorale : mentions déterminées à l'article 5.1 de la présente délibération ;
- pour le fichier des électeurs : établissement, sexe, civilité, matricule, nom, prénom, date de naissance, coordonnées postales, statut, droit de vote, éligibilité, « question défi ».
- pour les listes des candidats : nom de la liste, scrutin, noms et prénoms des candidats, appartenance syndicale
- pour la liste d'émargement : nom, prénom, scrutin, date et heure de l'émargement
- pour les résultats : nom de la liste, noms et prénoms des candidats élus, nombre de voix obtenues.

Les destinataires ou catégories de destinataires de ces informations sont les suivants :

- pour la liste électorale : électeurs, organisations syndicales, l'équipe « relations sociales » de Grenoble-Alpes Métropole et la direction du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise.
- pour le fichier des électeurs : interlocuteur dédié au sein du prestataire
- pour la liste d'émargement : membres des bureaux de vote pendant le scrutin, et services RH après le scrutin
- pour les listes des candidats : électeurs, organisations syndicales et services RH
- pour la liste des résultats : électeurs, organisations syndicales, services RH, préfecture



En cas de contestation des élections, ces pièces sont tenues à la disposition des tribunaux compétents.

#### 6.4/ Langue, ordre des instances et affichage initial des listes

Les indications et informations présentées sur le site de vote sont disponibles en français. Une fois connecté sur l'application, l'électeur se verra présenter la liste des candidats du scrutin pour lequel il est appelé à voter.

L'électeur peut basculer d'une présentation d'une liste de candidats à l'autre par un simple clic sur le bouton prévu à cet effet. Le choix d'une des listes lui présente ensuite le bulletin de vote avec tous les candidats de la liste, ainsi que la profession de foi.

Les listes en présence pour chaque scrutin sont présentées aux électeurs dans un ordre alphabétique.

#### 6.5 / Formation

Afin de répondre à ses obligations techniques et légales, le prestataire formera les membres des bureaux de vote au moins un mois avant l'ouverture du scrutin sur le système de vote électronique.

Cette formation sera assurée par le prestataire.

La présence des membres des bureaux de vote et du bureau de vote centralisateur sont requises pour la formation ainsi que pour la réunion de scellement.

#### 6.6 / Tests à blanc – scellement du paramétrage

La réunion de scellement sera animée par le prestataire.

##### Test - Objectifs et Période des tests

Les tests programmés dans cette phase permettront notamment de contrôler le déroulement et la conformité du scénario de vote pour l'élection durant une période prévue dans le calendrier de préparation des élections (4 septembre 2025).

Le prestataire s'engage à fournir un système permettant de tester « à blanc » toutes les fonctions et les rôles du logiciel une fois le paramétrage effectué, y compris l'utilisation des clés qui serviront au dépouillement réel à l'issue du scrutin.

##### Étapes de la réunion de scellement

Les étapes de contrôle seront les suivantes :

- Validation des données de paramétrage et des listes de candidats sur le PV de scellement provisoire ;
- Réalisation de plusieurs votes fictifs sur le site de vote ;
- Dépouillement fictif des urnes électroniques et édition des résultats ;
- Contrôle de la conformité des résultats obtenus ;
- Suivi des taux de participation et de la liste d'émargement ;
- Scellement du paramétrage par les membres du bureau de vote centralisateur.

#### 6.7 / Le vote

Pour se connecter à distance au système de vote, l'électeur doit se faire connaître par son identifiant, son mot de passe, ainsi que la réponse à une « question défi ».

Ces moyens d'authentification permettent au serveur de vérifier l'identité de l'électeur et garantissent l'unicité de son vote. Il est alors impossible à quiconque de voter de nouveau avec les mêmes moyens d'authentification.

L'électeur accède aux listes de candidats, à la profession de foi de chaque liste et exprime son vote.

Le choix de l'électeur apparaît clairement à l'écran sous forme récapitulative, il peut être modifié avant validation. La transmission du vote et l'émargement font l'objet d'un accusé de réception.

Le suffrage exprimé est anonyme et chiffré par le système. Il est stocké dans l'urne électronique jusqu'au dépouillement sans avoir été déchiffré à aucun moment.

L'émargement fait l'objet d'un horodatage. La transmission du vote et l'émargement de l'électeur font l'objet d'un accusé de réception que l'électeur a la possibilité de conserver. La validation rend définitif le vote et empêche toute modification.

#### 6.8 / Clôture et dépouillement

Dès la clôture du scrutin, le contenu de l'urne, la liste d'émargement et les états courants gérés par les serveurs sont figés, horodatés et scellés automatiquement sur l'ensemble des serveurs.

Le dépouillement n'est possible que par l'activation conjointe d'au moins deux clés de chiffrement et en présence des porteurs de clés correspondants.

La présence du président du bureau de vote et du secrétaire et d'un délégué par liste parmi les détenteurs de clés est indispensable pour autoriser le dépouillement.

Le décompte des voix apparaît lisiblement sur l'écran de l'ordinateur connecté au système de vote et à tous les membres du bureau de vote. Le décompte des voix fait l'objet d'une édition sécurisée afin d'être porté au procès-verbal.

Le système de vote dématérialisé par internet est scellé après le dépouillement afin de garantir l'impossibilité de reprendre ou de modifier les résultats après la décision de clôture du dépouillement.

La procédure de décompte des votes enregistrés doit pouvoir être déroulée de nouveau si nécessaire.

#### 7 / Cellule d'assistance technique

Il est constitué une cellule d'assistance technique chargée de veiller au bon fonctionnement et à la surveillance du système de vote électronique.

Cette cellule comprend des membres de la direction du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise, la cellule élections professionnelles SMMAG, des représentants des organisations syndicales ayant déposé une candidature au scrutin ainsi que le chef de projet dédié, représentant du prestataire.

La cellule d'assistance technique contrôle, avant que le vote ne soit ouvert, que le scellement du système de vote électronique a fait l'objet d'un test à blanc et vérifie que l'urne électronique est vide, scellée et chiffrée par des clés délivrées à cet effet.

Durant le scrutin, un interlocuteur dédié du prestataire se tiendra à la disposition des représentants du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise et des membres du bureau de vote.

#### 8/ Assistance aux électeurs

En cas de perte du mot de passe et/ou de l'identifiant, une cellule d'assistance téléphonique se tient à disposition des électeurs 24/24h et 7/7j. La procédure est la suivante :

- L'électeur appelle sur un numéro vert
- Lui seront demandés : nom, prénom, question défi et un autre élément d'authentification
- Après vérification des informations précédentes, un nouveau mot de passe lui sera communiqué selon les modalités suivantes :

1) sur l'adresse e-mail professionnelle

2) à défaut, sur son adresse e-mail personnelle ;

3) à défaut, par SMS au n° de téléphone communiqué par l'appelant ;

L'identifiant sera ensuite communiqué à l'électeur oralement par l'opérateur téléphonique.

#### 9/ Facilité du recours au vote électronique

Le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise s'assure que les conditions nécessaires à l'anonymat, la confidentialité et le secret du vote sont respectées.

Tout électeur qui se trouve dans l'incapacité de recourir au vote électronique à distance peut se faire assister par un électeur de son choix pour voter.

## 10/ Bureau de vote et répartition des clefs de chiffrement

Le bureau de vote est composé d'un président et d'un secrétaire désignés par le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise ainsi que d'un délégué de liste désigné par chacune des organisations syndicales candidates aux élections.

En cas de dépôt d'une liste d'union, il n'est désigné qu'un délégué par liste.

En cas d'absence ou d'empêchement, le président est remplacé par le secrétaire.

Les membres des bureaux de vote électronique sont chargés du contrôle de la régularité du scrutin. Ils assurent le respect des principes régissant le droit électoral. Ils peuvent consulter les éléments relatifs aux taux de participation et la liste des émargements des électeurs ayant voté à l'aide des identifiants électroniques qui leur ont été communiqués.

Ils assurent une surveillance effective du processus électoral et en particulier de l'ensemble des opérations de préparation du scrutin, des opérations de vote, de l'émargement des électeurs ayant voté et des opérations de dépouillement des suffrages exprimés.

Ainsi, la composition pour le bureau de vote est la suivante :

Bureau de vote Comité social territorial :

Président : Sylvain Laval

Secrétaire : Jordan Messenger

Délégués de liste : désignation par les organisations syndicales candidates

Au moins trois clés de dépouillement devront être générées avant la phase de tests à blanc décrite à l'article 6.6. Chaque clé sera générée par son détenteur sous la forme d'un mot de passe, afin de garantir qu'il en a, seul, connaissance. Ce mot de passe est d'une complexité adaptée au contexte : au moins 14 caractères, dont au moins 2 chiffres et au moins 1 caractère spécial.

Les personnels techniques chargés du déploiement et du bon fonctionnement du système de vote électronique chez le prestataire ne peuvent détenir les clés de chiffrement.

En cas de dysfonctionnement informatique résultant d'une attaque du système par un tiers, d'une infection virale, d'une défaillance technique ou d'une altération des données, le bureau de vote aura compétence, après avis du représentant du prestataire, pour prendre toute mesure d'information et de sauvegarde et notamment pour décider la suspension, l'arrêt, ou la reprise des opérations de vote après autorisation du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise.

Seuls les membres du bureau de vote auront accès à la liste d'émargement pendant le scrutin, à des fins de contrôle de déroulement de scrutin.

## 11/ Délais de recours et conservation des données

Les contestations sur la validité des opérations électorales sont portées, dans un délai de cinq jours à compter de la proclamation des résultats devant le président du bureau de vote, devant l'autorité auprès de laquelle le Comité social territorial est constitué, puis, le cas échéant, devant la juridiction administrative.

Le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise conserve sous scellés, pendant un délai de deux ans, les fichiers supports, les matériels de vote, les fichiers d'émargement, de résultats et de sauvegarde. La procédure de décompte des votes doit, si nécessaire, pouvoir être exécutée de nouveau.

Au terme de ce délai de deux ans, sauf lorsqu'une action contentieuse a été engagée, le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise procède à la destruction des fichiers supports. Seuls sont conservés les listes de candidats avec déclarations de candidatures et professions de foi, les procès-verbaux de l'élection ainsi que les actes de nomination des membres du bureau de vote.

- Adopte les modalités de vote électronique telles que présentées ci-dessus.

27 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 4 voix pour

**Conclusions adoptées à l'unanimité**

## **PARTENARIATS - ADHESIONS - SUBVENTIONS**

### **Délibération n°16 - DL20250703026- Mobilités partagées, actives et intermodalités - Convention de partenariat avec le Comité d'Organisation de la 90e édition de la Vuelta a España - Mardi 26 Août 2025**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Nous en venons à une délibération relative à une convention de partenariat avec le Comité d'organisation de la Vuelta a España. Il s'agit d'une célèbre course cycliste que vous connaissez. Effectivement, en bon français, il s'agit du Tour d'Espagne, mais il se trouve que nous avons une étape qui part de l'Italie, du Val-de-Suz, et qui arrivera à Voiron en août prochain, précisément le mardi 26 août, conformément à l'engagement que nous pouvons avoir sur l'ensemble des courses cyclistes qui se déroulent sur notre territoire du SMMAG. Il vous est proposé d'accompagner à sa juste place cette course cycliste dont la quatrième étape arrivera à Voiron, conformément à ce qui se passe avec le Critérium du Dauphiné, le Tour de France, pour mettre en valeur la pratique cyclable sous toutes ses formes et sur la diversité territoriale de pratiques et de paysages de notre beau territoire. Donc, c'est un engagement global de 84 000 € hors taxe qui est demandé par les organisateurs, réparti dans une dimension partenariale avec le département de l'Isère qui s'engage à hauteur de 25 200 €, la communauté d'agglomération du Pays Voironnais à hauteur de 15 000 €, la ville de Voiron de 28 800 €, et le SMMAG, pour sa part, contribuera à hauteur de 15 000 €. Tout cela, évidemment, fera l'objet d'une convention. Donc, il vous est proposé de valider cette contribution et cette signature de convention.

Je propose de mettre aux voix cette délibération. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? C'est donc adopté. Je vous en remercie. Monsieur le président Cattin.

*Bruno Cattin:* Je vais juste dire un mot. C'est une importance relativement capitale pour la ville de Voiron, on peut dire du Pays Voironnais. Merci de cette participation du SMMAG.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Monsieur Moreau, pardon. Excusez-moi.

*Anthony Moreau:* Juste pour information, on profitera également de ce jour-là pour signer la charte de jumelage qui va nous unir entre la ville de Voiron et la ville de Tarragone. Puisque ça fait de nombreuses années qu'on a des relations communes et que notamment, l'histoire a permis, par le biais de la Chartreuse, que ces relations puissent se nouer et aujourd'hui beaucoup plus se développer au quotidien, à la fois avec nos écoliers et puis avec le monde culturel. Donc, ce sera un moment important, une belle étape, sans mauvais jeu de mots, pour une course cycliste, mais en tout cas, une belle étape pour nous. Bien entendu, mes chers collègues, vous êtes tous invités à rejoindre Voiron ce jour-là. Ça nous permettra de vivre ensemble cette belle fête que sera l'arrivée de la Vuelta pour la seule étape en France de cette belle course.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci beaucoup. Avec grand plaisir.

#### **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 Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise est compétent en matière de mobilités sur le bassin de l'aire grenobloise. Il a pour mission de développer l'usage des transports en commun et des modes de déplacements alternatifs à la voiture.



Dans le cadre de sa politique de promotion des services de mobilités qu'il organise en tant qu'autorité organisatrice, le SMMAG souhaite pouvoir communiquer largement sur les moyens de transports en commun, de mobilités douces et autres services complémentaires, à l'échelle de son territoire et plus largement du bassin de vie.

La politique du SMMAG en faveur du vélo musculaire ou à assistance électrique se déploie avec Mvélo+ sur toutes les pratiques et à tous les âges que ce soient la pratique quotidienne, les trajets domicile-travail, les animations dans les entreprises, la pratique de loisirs, la pratique itinérante, la pratique sportive, les animations dans les écoles...

L'édition 2025 de la Vuelta a España pour sa 90<sup>ième</sup> année se déroulera du 23 août au 14 septembre, sera composée de 21 étapes et couvrira une distance totale de 3 151 km en passant par l'Italie et la France. Et cette fameuse course cycliste s'arrêtera pour sa 4<sup>ième</sup> étape à Voiron le mardi 26 août en provenance de Susa en Italie.

L'accueil des éditions récentes du Critérium du Dauphiné et du Tour de France a conforté l'image d'un territoire de tous les vélos et de toutes les pratiques œuvrant pour les mobilités alternatives et décarbonées.

L'engagement auprès de la société UNIPUBLIC implique une participation de 84 000 euros HT, de l'ensemble des collectivités et organisations partenaires de l'arrivée de cette 4<sup>ième</sup> étape.

Les engagements des partenaires ont déterminé une contribution du SMMAG à hauteur de 15 000 euros HT, celle du Département de l'Isère de 25 200 euros HT, celle de la communauté d'agglomération du Pays Voironnais de 15 000 euros HT et celle de la ville de Voiron de 28 800 euros HT.

Dans ce cadre, les modalités administratives, logistiques, financières et de valorisation de l'organisation de l'événement seront précisées dans une convention entre ces organisations et la société UNIPUBLIC.

- Approuve le projet de convention à finaliser, ci-annexé, entre les différents partenaires concernés et la société UNIPUBLIC.
- Approuve la participation financière du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise de 15 000 euros HT.
- Autorise le Président à finaliser et signer la convention.

*27,375 voix pour*

*Grenoble-Alpes Métropole : 9,375 voix pour*

*Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour*

*Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour*

*Département de l'Isère : 10 voix pour*

**Conclusions adoptées à l'unanimité**

## **MULTIMOBILITES**

### **Délibération n°17 - DL20250703027- Mobilités partagées, actives et intermodalités - Création d'un Pôle d'Échanges Multimodal en gare de Goncelin : Bilan de la concertation préalable sur la Mise en Compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Goncelin**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Du coup, nous en passons à la création du pôle d'échange multimodal en gare de Goncelin sur le bilan de la concertation préalable. La parole est à la vice-présidente Anne Gérin.

*Anne Gérin:* Merci, Monsieur le président. Bonjour à toutes et à tous. Très synthétiquement, on avance sur ce projet de pôle d'échange multimodal sur le secteur de la gare de Goncelin. Donc, dans le cadre de la concertation et des différentes étapes à apporter, il est nécessaire de mettre en place une

compatibilité du PLU de la ville de Goncelin avec le projet portant notamment sur la création de parkings de stationnement. Deux remarques ont été faites par des habitants. Des remarques sur lesquelles nous avons déjà répondu lors de la concertation de 2024. Donc, on continue, on estime que les objectifs poursuivis par le projet de la création de ce pôle d'échange multimodal en gare de Goncelin. Vu l'intérêt général du projet, on approuve le bilan de concertation. On s'engage à procéder aux démarches nécessaires pour mettre en œuvre les suites à donner telles qu'elles ont été exposées. On autorise le président à effectuer toutes démarches nécessaires à la poursuite de la procédure de mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Goncelin. Nous avons un comité de pilotage cet après-midi.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Pour la synthèse de la présentation. Y a-t-il des remarques sur cette délibération ? Je propose de la 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 L104-3 et suivants du Code de l'Urbanisme,  
Vu les articles L103-2 et L103-6 du Code de l'Urbanisme,  
Vu la délibération du SMMAG en date du 14 novembre 2024 validant le bilan de la concertation préalable du projet de Pôle d'Échanges Multimodal de Goncelin,  
Vu la délibération du SMMAG en date du 10 avril 2025 validant le lancement de la concertation préalable dans le cadre de la procédure de déclaration de projet emportant Mise en Compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Goncelin,

Le projet d'un Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) en gare de Goncelin consiste à favoriser le report modal des véhicules particuliers vers les transports en commun routiers et ferroviaires et à inciter les usagers à utiliser les modes actifs pour leurs déplacements de proximité, en réalisant un véritable pôle d'échanges englobant l'ensemble des modes de déplacements.

La concertation préalable menée par le SMMAG à l'été 2024 a confirmé l'opportunité et l'intérêt général du projet, ainsi que la pertinence des aménagements du PEM. Par délibération en date du 14 novembre 2024, le comité syndical a approuvé le bilan de cette concertation préalable et a validé les suites à donner à ce projet.

Le projet s'étend sur plusieurs zones définies par le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Goncelin, chacune présentant des caractéristiques spécifiques. Une partie des espaces de stationnement prévus dans le programme du PEM se trouve sur des terrains classés en zone Aap, pour lesquels le règlement du PLU de la commune interdit la construction de parkings.

Pour permettre la réalisation de ce projet, il est nécessaire de modifier le zonage de ces terrains afin de les reclasser dans une zone autorisant les aménagements envisagés, notamment la création d'espaces de stationnement et l'installation d'ombrières photovoltaïques. Cette modification ne peut pas être incluse dans la modification simplifiée du PLU de la commune de Goncelin, qui est réalisée parallèlement. C'est pourquoi une procédure de mise en compatibilité du PLU est indispensable pour la réalisation de ce projet de PEM.

Au regard des règlements d'urbanisme en vigueur et du périmètre retenu pour le projet de PEM, une mise en compatibilité du document d'urbanisme (MECDU) de la commune de Goncelin, réalisée au titre des articles L153-54 et suivants du Code de l'Urbanisme est nécessaire. Dans ce cadre le SMMAG a choisi d'organiser une concertation sur cette modification, en application de l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme et suivants.

### **Modalité et déroulement de la concertation**

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

Elle s'est déroulée pendant 15 jours du 12 au 25 mai 2025, sur la commune de Goncelin, conformément à la délibération du Comité syndical du 10 avril 2025.

Pour assurer l'information du public :

- Un avis au public a été publié dans le journal communal du 2e trimestre 2025 de la commune de Goncelin. L'avis de la concertation a également été publié sur le site internet du SMMAG, de la Communauté de Communes Le Grésivaudan et de la commune de Goncelin.
- Un dossier de concertation présentant la mise en compatibilité du projet avec le PLU de la commune de Goncelin (MECDU) a été mis à disposition du public en mairie de la commune, ainsi qu'au format numérique sur le site du SMMAG ;

Afin de recueillir les observations du public, un formulaire de participation a été mis à disposition sur la plateforme participative du SMMAG, ainsi qu'un registre disponible en mairie de Goncelin.

Au total, deux contributions ont été recueillies : l'une via la plateforme participative en ligne, l'autre par le registre mis à disposition en mairie.

### Synthèse des enseignements de la concertation et suites données

L'une des contributions recueillies exprime un avis favorable au projet de PEM ainsi qu'à la mise en compatibilité du PLU qu'il implique. Le participant s'interroge cependant sur le devenir de la partie de la parcelle impliquée dans cette mise en compatibilité qui ne sera pas concernée par la construction du parking lié au PEM.

En réponse, le SMMAG précise que l'ensemble de la parcelle concernée fait l'objet de la mise en compatibilité du PLU, y compris les parties non utilisées directement pour la construction du parking. Cette mise en compatibilité vise à assurer la cohérence et la compatibilité globale du projet avec le plan d'urbanisme, tout en réservant la possibilité d'une extension future si nécessaire.

L'autre contribution recueillie n'a pas porté sur la mise en compatibilité du PLU de Goncelin, objet de la concertation, mais sur l'aménagement général du PEM de Goncelin. Le participant estime que le parking côté Chartreuse est surdimensionné. Selon lui, peu d'usagers souhaiteront se garer à son extrémité, près du carrefour, en raison de l'éloignement des quais à pied. Il demande également que les aménagements du Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) donnent la priorité aux cheminements piétons sur les flux automobiles, estimant qu'une part importante des usagers accède à la gare à pied. Il souhaite ainsi limiter au maximum les situations de conflit entre piétons et automobilistes.

Ces points ont déjà été abordés lors de la concertation préalable de 2024.

En ce qui concerne les demandes relatives aux accès piétons et cyclables, le SMMAG a pris en compte, dans la délibération du Comité Syndical du 14/11/2024 sur le bilan de la concertation, l'importance accordée par les participants à la qualité et à la fluidité des cheminements cycles et piétons. Le projet prévoit ainsi des cheminements dédiés pour les piétons et cyclistes, incluant des consignes sécurisées et des arceaux pour le stationnement des vélos. De plus, le PEM prend en compte les connexions cyclables avec le projet de la liaison cyclable Goncelin - Le Touvet, dont les études sont en cours.

Concernant la remarque sur le dimensionnement du parking côté Chartreuse, le SMMAG a acté, dans la délibération du Comité Syndical du 14/11/2024 relative au bilan de la concertation préalable, la poursuite du projet de PEM avec le dimensionnement présenté. Ce choix s'appuie sur les études réalisées, qui ont pris en compte l'équilibre entre le fonctionnement du PEM, les besoins des équipements alentours, et l'objectif de réduction de l'usage de la voiture individuelle porté par le SMMAG. Aussi, les parkings situés côté Chartreuse permettront aux usagers de rejoindre les quais en 1 à 4 minutes de marche, ce qui représente une amélioration par rapport à la situation actuelle d'après les études de stationnement effectuées sur la gare et ses abords.

Le bilan complet de la concertation est annexé à la présente délibération. Il sera rendu public et accessible en libre consultation sur le site internet du SMMAG (<https://smmag.fr>).

- Confirme les objectifs poursuivis par le projet de création d'un Pôle d'Échanges Multimodal en gare de Goncelin, tels qu'exposés, et l'intérêt général du projet ;
- Approuve le bilan de concertation présenté en annexe ;
- S'engage à procéder aux démarches nécessaires pour mettre en œuvre les suites à donner telles qu'exposées ci-dessus ;

- Autorise le Président à effectuer toutes démarches nécessaires à la poursuite de la procédure de Mise En Compatibilité du Document d'Urbanisme (MECDU) de la commune de Goncelin.

27,375 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 9,375 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 10 voix pour

**Conclusions adoptées à l'unanimité**

### **Délibération n°18 - DL20250703028- Mobilités urbaines - Adaptation d'offre - réorganisation réseau Nord Est - lignes C1, 18, 42, 82**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Nous en venons à l'adaptation du réseau dans le secteur nord-est sur les lignes C1, C18, C42 et C82. La parole est à Coralie Bourdelain.

*Coralie Bourdelain:* Suite à la mise en place du nouveau réseau en septembre de l'année dernière, un travail a été fait par les services pour optimiser et de réorganiser le transport sur certaines zones. Donc, la proposition, là, qui vous est faite, c'est de réorganiser le réseau nord-est des lignes C1, C18, C42 et C82. On vous rappelle qu'il a été créé une nouvelle ligne, la C10, entre Berlin, Saint-Imier, Montbonnot, Meylan et jusqu'à Échirolles, qui a eu des améliorations sur la ligne 80 entre Crolles, Saint-Imier, Montbonnot, Meylan et Verdun-préfecture, que la ligne C1 va être renforcée, puisqu'à compter du 1er septembre, toutes les courses vont aller jusqu'au Pré de l'Eau, ce qui est une modification également importante. Je ne vais peut-être pas faire le détail de tout ce qui va être fait. Ça a été fait, je le précise, en concertation avec les communes concernées.

C'est une modification qui va se faire à coût constant. Donc, on vous propose d'acter la modification du tracé de la C1 pour que la nouvelle voie puisse s'étendre à 100 % jusqu'au Pré de l'Eau. De modifier la ligne 42 avec un nouveau tracé entre Montbonnot, Pré de l'Eau, Meylan, en passant par Bivier. Ce qui est une nouveauté, puisqu'il n'y avait pas de desserte à Bivier et au Haut-Meylan, et à l'Avenue du Vercors en articulation avec les lignes C1, C10 et C80 à compter du 1er septembre. De modifier également la ligne 82 avec un nouveau tracé entre Saint-Murie et Grand-Sablon via l'Avenue de la Chartreuse et l'Avenue de Verdun, de modifier la ligne 18 par un tracé plus direct par l'Avenue de la Chartreuse, en complémentarité avec le nouveau tracé des lignes 42 et 82. Voilà.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci beaucoup, Madame la vice-présidente. Vous voyez, cette délibération est à la fois symbolique du développement de notre syndicat, mais elle illustre ce qu'on disait tout à l'heure, Monsieur Bejjaji. C'est-à-dire que d'abord, on améliore l'offre pour les habitants du territoire : il faut le dire, nous ne nous arrêtons plus aux frontières administratives, puisque nous allons poursuivre les lignes de secteur pour faire la connexion côté Grésivaudan. Ça, c'est une première amélioration. La deuxième, c'est que là où avant c'étaient des lignes qui étaient totalement financées par la métropole, comme maintenant, elles vont concerner partiellement le Grésivaudan, le Grésivaudan va contribuer au financement de ces lignes, indépendamment des frontières. D'ailleurs, j'en profite pour remercier tout le monde. Donc, on est bien là dans une solidarité totale sur le fonctionnement de ces nouvelles lignes. Donc, nous construisons, petit à petit au quotidien dans nos services, la solidarité que vous évoquez et qui, une fois de plus, est démontrée par cette délibération. Donc, je pense que nous allons dans ce sens-là et que nous pouvons collectivement nous en réjouir. Madame Bourdelain.

*Coralie Bourdelain:* Je voudrais ajouter quelque chose, c'est qu'il y a un travail qui a été fait à ce niveau-là. Il y a d'autres secteurs qui ont été également retravaillés. Je voulais juste à nouveau remercier le travail des services qui ont vraiment retravaillé, remouliné pour optimiser. Déjà, on a fait un gros premier pas au 1er septembre 2024. Il y aura des modifications en 2025, et les optimisations continueront par la suite. Je tenais à les remercier.



*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Absolument, et nous amenons de l'offre dans des zones moins denses où souvent, nous nous demandons d'adapter nos services pour en faire un peu plus. C'est précisément ce que nous faisons. Je vous propose de mettre aux voix cette délibération. 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 la délibération du 04 juillet 2024 approuvant le contrat d'obligation de service public à la SPL M Tag  
Vu la délibération du 06 juin 2024 portant sur les modalités de transfert des lignes Cars Région Isère

Dans le cadre du nouveau réseau mis en service en septembre 2024, la desserte du secteur Nord-Est a déjà été améliorée avec la création d'une nouvelle ligne C10 entre Bernin, Saint Ismier, Montbonnot, Meylan, Université et Echirolles Marie Curie et l'amélioration de la ligne 80 entre Crolles, Saint Ismier, Montbonnot, Meylan et Verdun préfecture (avec une fréquence 10' à 15' en pointe et 30' en creux ainsi qu'une amplitude étendue à 22 h).

Par ailleurs, des aménagements sont en cours de réalisation pour améliorer la ligne C1 avec d'une part le réaménagement des avenues du Vercors et du Grésivaudan et d'autre part la création d'une voie nouvelle au niveau du gymnase du Charlaix pour permettre l'extension à 100 % de la C1 à Maupertuis et à Montbonnot Pré de l'Eau au 1<sup>er</sup> septembre 2025.

Ainsi la desserte des 5 arrêts de la C1 entre Béalières et Pré de l'Eau : Charlaix Maupertuis, Busserolles, Baudonnière, INRIA, Pré Millet sera assurée à partir de juillet 2025 avec un niveau de service de ligne Chrono : un bus toutes les 5' à 10' de 7H à 19H du lundi au samedi, 20' le dimanche avec une amplitude étendue de 5H30 à 00H30 alors que la desserte en soirée et le week end n'existe pas actuellement sur ces arrêts.

En articulation avec ces trois lignes C1, C10, 80, il est proposé de modifier les lignes de bus secondaires Flexo 42, Proximo 18 et Proximo 82 pour améliorer la desserte des secteurs de Montbonnot, Biviers, Haut Meylan et avenue de Chamrousse en lien avec les principaux pôles locaux : Lycée du Grésivaudan, collège Lionel Terray, Maison de la Musique, Mairie de Meylan, Piscine des Buclos, Place de la Louisiane, Mairie de Biviers, Montbonnot Prieuré, Pôle d'échange du Pré de l'Eau.

La ligne 42 est ainsi modifiée avec d'une part, une extension sur le territoire du Grésivaudan jusqu'au pôle d'échange du Pré de l'Eau par la route de Meylan, le chemin des Tières et la route de la Doux et d'autre part un nouveau tracé sur Meylan via les avenues du Taillefer, du Vercors, le chemin de la Revirée, l'avenue du Grésivaudan, la rue des Aiguinards et l'avenue de Verdun.

La fréquence de la ligne 42 sur ce trajet allongé est maintenue entre 15' et 25' en heure de pointe avec une amélioration en milieu de matinée ainsi qu'un dernier départ plus tardif vers 19h30 pour répondre aux besoins des usagers exprimés lors de la réunion publique organisée par Meylan le 15 mai 2025.

Ce nouveau tracé de la ligne 42 entre Meylan place de la Louisiane et Montbonnot Pré de l'eau améliore la desserte des côteaux avec 2 500 habitants supplémentaires couverts sur Biviers et Montbonnot ainsi que la liaison entre le haut et le bas Meylan avec :

- 3 nouveaux arrêts sur Montbonnot : Les Claverins, Prieuré, Pré de l'Eau ;
- 5 nouveaux arrêts sur Biviers : Les Arriots, Croix Philibert, Tennis, Biviers mairie, chemin des Tières ;
- 6 arrêts maintenus sur le haut Meylan : Haut Meylan, Champlars, Croix des Rameaux, Croix de Cibeins, Chemin de l'Église, Saint Victor ;
- 9 arrêts desservis sur le bas de Meylan dont trois nouveaux sur l'avenue du Vercors : Maison de la Musique, Meylan mairie, Buclos.

Les arrêts actuels de la Flexo 42 entre Les Léchères et Grand Sablon restent desservis par la Flexo 41 et les 3 arrêts situés sur l'avenue de Chamrousse bénéficieront de la ligne 18 en remplacement de la 42 avec une fréquence améliorée. Les trois arrêts du Gué du Boutet, Pré Catlan et Montlivet situé sur le Haut Meylan restent desservis par un service scolaire et pour les

8 montées réalisées sur la 42, le report sera possible à moins de 400 m sur les arrêts Saint Victor ou Croix de Cibeins.

La ligne 18 entre le Lycée du Grésivaudan – Grenoble et Poisat cimetière intercommunal est également modifiée avec un tracé plus direct par l'avenue de Chamrousse qui permet d'améliorer la desserte de proximité pour 3 000 habitants avec 3 nouveaux arrêts desservis (Saint Jean de Bosco, Chaumetières, Revirée sayette) et un gain de 3 minutes de temps de parcours. Pour les trois arrêts situés sur l'avenue de Verdun desservis actuellement par la ligne 18, leur desserte reste assurée par les lignes C1 et 80. Ces usagers peuvent aussi se reporter sur les nouveaux arrêts de la ligne 18 pour les destinations entre les arrêts Grésivaudan et Saint Roch de la ligne 18.

La ligne 82 entre Saint Ismier la bâtie et Grand Sablon est également modifiée entre Saint Mury et Grand Sablon en empruntant l'avenue de Chartreuse, la rue du Murier, l'avenue de Verdun pour maintenir en heure de pointe un accès direct à Grand Sablon pour les 11 points d'arrêts suivants : Bérivières, Haut Meylan, Murier, Faculté, Revirée, Aiguinard, Plaine Fleurie, La Caronnerie Basse, Pascal, Doyen Gosse et Vercors. La desserte des arrêts du tracé actuel de la ligne 82 entre Lycée du Grésivaudan et Grand Sablon continue d'être assurée par les lignes 18 et 85. Ce nouveau tracé de la 82 permet également de remplacer avec la ligne 42, un service scolaire du matin pour Lionel Terray (Sacado 222). Le temps de parcours de la ligne 82 reste globalement inchangé.

L'ensemble de ces modifications se fait à coût constant pour le SMMAG avec la limitation des services en doublon sur la Métropole entre Meylan et Grand Sablon et la création d'une nouvelle desserte régulière sur des secteurs de Biviers et Montbonnot peu desservis. La nouvelle desserte de la ligne 42 sur le Grésivaudan est évaluée à 200 K€ par an en coût complet, tandis que la Métropole bénéficie d'une économie de 200 K€ liée à l'optimisation réalisée sur les lignes 42 et 18 sur son territoire.

L'impact financier de ces mesures sera pris en compte par avenant dans le contrat d'obligation de service public avec M Tag pour les lignes 18 et 42 et par ordre de service pour la ligne Proximo 82 gérée en direct par le SMMAG.

Après concertation des communes de Corenc , La Tronche , Meylan, Montbonnot , Biviers il est proposé la mise en place de ces modifications pour les lignes C1, 42, 18, 82 pour un mise en service au 1<sup>er</sup> septembre 2025.

- Décide de modifier le tracé de la C1 par la voie nouvelle avec l'extension de 100 % des services au Pré de l'Eau et la desserte de deux nouveaux arrêts repositionnés sur le nouveau tracé : Charlaix Maupertuis et Busserolles ainsi que le regroupement des points d'arrêts piscine des Buclos et Meylan mairie pour un e mise en service au 1<sup>er</sup> septembre 2025

- Décide de modifier la ligne 42 avec un nouveau tracé entre Montbonnot Pré de l'Eau et Meylan Place de la Louisiane via la mairie de Biviers, le Haut Meylan et l'avenue du Vercors en articulation avec les lignes C1, C10 et 80 à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2025

- Décide de modifier la ligne 82 avec un nouveau tracé entre Saint Mury et Grand Sablon via l'avenue de Chartreuse et l'avenue de Verdun à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2025

- Décide de modifier la ligne 18 avec un tracé plus direct par l'avenue de Chamrousse en complémentarité avec le nouveau tracé des lignes 42 et 82 à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2025

- Décide de prendre en compte l'impact financier de ces modifications par avenant au contrat d'obligation de service public avec M Tag pour les lignes 18 et 42 avec un coût constant entre l'offre supplémentaires sur la ligne 42 et l'optimisation de la ligne 18.

- Décide de prendre en compte l'impact financier des modifications de la ligne 82 par ordre de service, avec un coût constant.

23 voix pour  
Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour  
Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour  
Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour  
**Conclusions adoptées à l'unanimité**

## **POLITIQUE DE DEPLACEMENTS**

### **Délibération n°19 - DL20250703029- Mobilité urbaines - Assistance technique et administrative du SMMAG au renouvellement des rames de tramway grande capacité, de leur conception à leur sortie de garantie - Autorisation donnée au Président de signer l'accord-cadre**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Nous en venons à une assistance technique et administrative au renouvellement des rames de tramway de grande capacité. La parole est au vice-président Brahim Cheraa.

*Brahim Cheraa:* Merci, Monsieur le président. Cette délibération suit celle de l'acquisition des rames. Dans ce cadre-là, on s'est fait, dans un premier temps, accompagner pour la définition des besoins jusqu'à l'achat, donc par ENAEMO. Pour l'exécution et le suivi du marché, il convient de se faire encore accompagner pour ces missions. Donc, c'est un accord-cadre de huit ans. Trois candidats ont remis une offre. La Commission du 26 juin dernier a proposé d'attribuer cet accord-cadre à l'entreprise CETEC ITS pour un montant de 2 700 000 €. Donc, on vous demande d'autoriser le président à signer cet accord-cadre.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci beaucoup. Pas d'interventions ? 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 L. 2124-3, R. 2124-4 et R. 2161-21 à R. 2161-23 du Code de la commande publique,  
Vu la délibération du 22 septembre 2022 autorisant le Président à signer le marché d'assistance à la définition du besoin et au choix du constructeur en vue de l'acquisition de rames de tramway grande capacité,  
Vu la délibération du 6 juillet 2023, par laquelle le Comité syndical du SMMAG a engagé le remplacement de l'intégralité de la flotte de type TFS (représentant 53 rames) par l'acquisition de 38 rames de grande capacité, via une procédure négociée avec mise en concurrence,  
Vu la décision de la Commission d'appel d'offres du 26 juin 2025,

Dans le cadre du renouvellement des TFS par 38 rames de tramway de grande capacité, le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise a choisi de recruter un assistant technique et de séparer ses missions en 2 phases successives. La première mission d'AMO prenant fin au recrutement du constructeur, il convient de recruter un second AMO qui prendra sa suite et aura pour principale mission d'effectuer le suivi de l'exécution du marché de fourniture des nouvelles rames, à savoir les phases de conception, production, livraison, admission et garanties des 38 rames de tramway acquises.

Cet accord-cadre d'études est composé de deux parties :

- une partie marché ordinaire comprenant la mission principale du titulaire : le suivi de l'exécution du marché de fourniture des rames de tramway ;
- une partie à marchés subséquents pour des missions ponctuelles en cours de projets à préciser ultérieurement dans le déroulé de l'opération, ou non identifiées au lancement de la consultation.

La durée de l'accord-cadre est de 8 ans.

L'estimation du marché ordinaire est de 1.7 à 2M€ HT, le montant maximum de l'accord-cadre (partie marché ordinaire et partie à marchés subséquents) est de 2.7 M€ HT.

Une procédure avec négociation a été lancée le 21/02/2025. Elle est soumise aux dispositions des articles L. 2124-3, R. 2124-4 et R. 2161-21 à R. 2161-23 du Code de la commande publique.

A l'issue de la consultation relative à la phase dite de candidatures, 8 plis ont été réceptionnés dans les délais. Après analyse et classement des candidatures, la liste des candidatures invitées à remettre une offre a été fixée par décision du Président en date du 18/03/2025. En application du règlement de la consultation, le nombre de candidats invités à participer à la phase d'offres est limité à 3.

Les candidatures admises à remettre une offre étaient les suivantes :

- SYSTRA France
- SETEC ITS
- TRANSAMO

La date limite de remise des offres initiales était fixée au 14/04/2025 -15h00. Par suite, les trois candidats ont été invités à négocier le 7 mai 2025 sur les aspects techniques et financiers.

La date limite de remise des nouvelles offres était fixée au 26 mai 2025 – 9h00.

A l'issue de l'analyse des nouvelles propositions, la commission d'appel d'offres du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise s'est réunie le 26 juin 2025 et a attribué l'accord-cadre à l'entreprise SETEC ITS pour un montant décomposé comme suit :

- Marché ordinaire : 1 048 841,75€ HT,
- Montant maximum de l'accord-cadre comprenant le marché ordinaire et la partie à marchés subséquents : 2 700 000€ HT.

En effet, l'offre retenue a été jugée économiquement la plus avantageuse au regard des critères pondérés de jugement des offres énoncés ci-dessous :

- valeur technique (70%),
- prix des prestations (30%).

Par conséquent, il est proposé au Comité syndical d'autoriser le Président à signer l'accord-cadre relatif à l'assistance technique et administrative du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise au renouvellement des rames de tramway grande capacité, de leur conception à leur sortie de garantie.

- Autorise le Président à signer l'accord-cadre relatif à l'assistance technique et administrative du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise au renouvellement des rames de tramway grande capacité de leur conception à leur sortie de garantie avec l'entreprise SETEC ITS pour un montant maximum de l'accord-cadre de 2 700 000€HT (dont 1 048 841,75€ HT pour la partie marché ordinaire).

23 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

**Conclusions adoptées à l'unanimité**

### **Délibération n°20 - DL20250703030- Mobilités urbaines - Coupe Icare 2025 - Offre de transport**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Nous avons une offre de transport dans le cadre de la Coupe Icare 2025. Madame Bourdelain.

*Coralie Bourdelain:* Là encore, la Coupe Icare qui va se dérouler, je le rappelle, du 16 au 21 septembre. Auparavant, les transports étaient opérés par différents intervenants, c'est-à-dire le SMMAG, le département et l'organisateur lui-même. Donc, là, l'idée, c'est qu'on récupère la totalité du dispositif. On prévoit un renforcement de la ligne C11, donc entre Grenoble et Lumbin le samedi, et une création d'offre le dimanche. Ça permet de substituer aux lignes Icare Express qui étaient organisées auparavant par le département. On va prolonger la ligne 80 entre Crolles et Lumbin le week-end jusqu'au site de la Coupe Icare. On va adapter des horaires de la ligne 85 entre La Tronche



et le Plateau-des-Petites-Roches. Il y aura une navette orange qui permettra de relier les parcs. STMicroelectronics nous met à disposition son parking pour pouvoir faire un parking relais et éviter qu'il y ait du parking sauvage un peu de partout sur la commune de Crolles.

On mettra en place une navette entre ce parking-relais, et la base de l'événement : une navette verte entre Lumbin et Saint-Hilaire-du-Touvet du mardi au dimanche et une navette rose entre le parking de La Terrasse et Saint-Hilaire-du-Touvet. En ce qui concerne les tarifs, on propose que ce soient les tarifs en vigueur au 1er septembre 2025, avec une gratuité pour les navettes qui relieront les parkings relais en périphérie de l'événement. J'essaie d'aller vite, donc je ne veux rien oublier. Normalement, c'est quelque chose qui se fera à coût constant sous réserve d'une aide du département. Je crois que j'ai fait le tour du sujet.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci beaucoup. Là encore, une belle avancée pour la coordination des mobilités dans notre territoire et sur un événement très important dont l'attractivité rayonne très largement. Il me semble que le SMMAG est à sa bonne place. Je vous propose de mettre aux voix cette délibération. 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 adoptées par délibération du 12 décembre 2024,

Vu la délibération du 6 juin 2024 du syndicat portant sur le choix du délégataire pour l'exploitation du réseau de bus sur le territoire du Grésivaudan à compter du 1er septembre 2024 jusqu'au 31 août 2030,

Vu la délibération du 4 juillet 2024 approuvant le contrat d'obligation de service public à la SPL M Tag,

Vu la délibération du 6 juin 2024 portant sur les modalités de transfert des lignes Cars Région Isère,

La Coupe Icare va se dérouler du 16 au 21 septembre 2025 sur la commune des Petites Roches et de Lumbin.

Cette manifestation de vol libre est l'évènement annuel le plus important du Grésivaudan.

Elle accueille près de 90 000 visiteurs en provenance du monde entier.

Afin de gérer cet afflux occasionnel important de visiteurs sur une période courte de 6 jours et sur des sites éloignés du cœur urbain, le SMMAG propose une adaptation de l'offre de transport.

### **Le dispositif prévoit :**

- Un renfort de la ligne C11 entre Grenoble et Lumbin, le samedi et la création d'offre de transport le dimanche afin de garantir un car toutes les 15 minutes.  
Ce nouveau dispositif se substitue à la ligne IcarExpress auparavant organisée par le Département.
- Le prolongement de la ligne 80 (Grenoble-Crolles) entre Crolles et Lumbin le week-end jusqu'au site de la coupe Icare.
- Une adaptation des horaires de la ligne 85 entre La Tronche et Le plateau des Petites Roches. La ligne sera écourtée au niveau de St Hilaire du Touvet en raison de la fermeture de la RD30 qui traverse le plateau.
- Une navette Orange ; elle permettra de relier les parkings relais entre ST Microelectronics qui prêtera pour l'occasion le parking P9 très capacitaire via une convention, et le parking de la base de loisir de La Terrasse (propriété communale).
- Une navette Verte entre Lumbin et St Hilaire du Touvet du mardi au dimanche avec des horaires en soirée le vendredi et le samedi.
- Une navette Rose entre le parking de la Terrasse et St Hilaire du Touvet le week-end seulement.

### **Tarification :**

La tarification appliquée sera celle du SMMAG en vigueur au 1er septembre 2025 sur toutes les lignes du réseau et navettes. Cependant il est proposé d'instaurer une gratuité pour l'usage de la navette Orange reliant les parking relais. L'objectif de cette navette à grande capacité est de réduire l'encombrement de la route départementale 1090, d'éviter le stationnement sauvage en bord de route ou sur des parkings privés et de fluidifier les voies pour les secours. Elle est essentielle pour permettre l'accès aux visiteurs entre les parkings et le site d'atterrissage. La gratuité de celle-ci incite à utiliser les parkings dédiés pour l'occasion, et permet de rendre efficace la montée des passagers à l'intérieur des véhicules.

Les visiteurs de la Coupe Icare pourront choisir d'acheter un Pass un jour évènementiel lors de leur achat du billet Coupe Icare sur Internet afin que le transport soit inclus.  
Le tarif au 1er septembre 2025 du transport intégré dans le Pass un jour évènementiel est de 3,65€ par personne.

#### **Exploitation :**

Les navettes Verte et Rose sont exploitées par GR4.

Pour la navette Orange, il est proposé qu'elle soit exploitée par MTag car il est beaucoup plus efficace d'utiliser des bus articulés d'une capacité de 120 places pour absorber les flux très importants d'usagers le week-end en rabattement depuis/vers les parkings relais.

#### **Financement et coûts de l'offre de transport :**

Les navettes Verte et Rose sont intégrées au contrat avec GR4.

La navette Orange est estimée à 17 000 € via un avenant au contrat OSP, initialement dans le contrat GR4 qui ne permet pas une exploitation en bus articulé.

Le renfort de la ligne C11 sera effectué par le transporteur Kéolis, exploitant en gestion directe par le SMMAG pour un montant de 12 500 € en remplacement de l'Icarexpress

Le prolongement de la ligne 80 entre Crolles et Lumbin pour un montant de 500 €.

L'adaptation de la ligne 85 est prévue à coût constant.

Les surcoûts par rapport aux contrats existants sont de 30 000 €.

Le SMMAG a sollicité le Département pour une subvention de 12 500€ et prévoit un surplus de recettes de l'ordre de 17 500€ via l'application de la tarification Mréso.

L'opération est neutre financièrement sous réserve d'obtenir la subvention du Département.

#### **Amélioration du dispositif 2024-2025 :**

Les usagers pourront bénéficier d'une offre de transport organisée et coordonnée par un seul acteur contrairement à l'année passée où l'offre était organisée par le SMMAG, le Département et la Coupe Icare.

La communication sur l'ensemble de l'offre de transport ainsi que l'ensemble des mobilités seront centralisés via le site M réso et relayés par le site de la Coupe Icare.

Cette année, les visiteurs de La Coupe Icare pourront acheter des titres de transport M réso en même temps que leur billet d'accès à la Coupe Icare.

La navette Orange sera exploitée avec des bus articulés 120 places au lieu de véhicules de 80 places en 2024 afin de réduire l'attente et d'offrir un meilleur service.

Les personnes à mobilité réduite pourront se rendre sur le site d'atterrissage via la ligne 80, cars à planchers bas ou par le service Flexo+.

Les visiteurs et les parapentistes participants à la Coupe Icare pourront accéder au plateau avec une ligne unique nommée la navette Verte contre 4 lignes différentes l'année passée qui avaient toutes les mêmes terminus mais ne circulaient pas les mêmes jours.

- Décide d'appliquer la gratuité sur la navette Orange entre les parkings de Crolles, le site d'atterrissage de la coupe Icare et les parkings de La Terrasse.
- Décide d'appliquer la tarification M réso pour les navettes financées par le SMMAG entre Lumbin et Le Plateau des Petites Roches à savoir la Navette Verte et la Navette Rose.
- Décide de prendre en compte les incidences financières par avenant à la DSP de GR4 et à l'OSP de M Tag, lié à la modification d'exploitation des navettes Orange, Verte et Rose.
- Autorise le président à signer une convention avec le Département concernant une subvention pour renforcer l'offre de la C11 en remplacement des IcarExpress

23 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

**Conclusions adoptées à l'unanimité**

**Délibération n°21 - DL20250703031- Mobilités urbaines - Marchés d'exploitation des lignes de transport public - Avenants aux marchés n° 2025-55, n° 2025-69 et n°2025-71 - Autorisation donnée au Président à signer les avenants**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Nous en venons à un marché d'exploitation des lignes de transport public avec des avenants. Madame Bourdelain.

*Coralie Bourdelain:* Tout à fait. Donc, le comité syndical, on a acté le transfert de la compétence de la CAPV. Il y a des marchés d'exploitation de lignes de transport public qui ont été transférés au SMMAG au 1er janvier 2025. On a besoin de faire des avenants pour ajouter des prix au BPU dans des cadres d'opérations spéciales de maintenance. Le coût horaire de la main-d'œuvre ayant été oublié, donc il faut rajouter une ligne au BPU. Donc, c'est quelque chose de très administratif.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci beaucoup. 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 la délibération du 26 novembre 2024 de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais transférant la compétence mobilité au profit du SMMAG,

Vu la délibération du Comité Syndical du 12 décembre 2024 du SMMAG approuvant le transfert de l'intégralité de la compétence d'autorité organisatrice des mobilités de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais au SMMAG,

Par délibération du 12 décembre 2024, le Comité Syndical a acté du transfert de compétence Mobilités de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais (CAPV) au Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG).

Les marchés d'exploitation des lignes de transport public ci-après ont été transférés au SMMAG le 01 janvier 2025 :

- n° 2025-55 – Lot 1 : Lignes urbaines de Voiron / Coublevie / St Jean de Moirans
- n° 2025-69 – Lot 6 : Lignes à vocation scolaire / Interurbaine – Secteur Tullins
- n° 2025-71 – Lot 7 : Lignes à vocation scolaire / Interurbaine – Secteur Voreppe / Centr'Alp

Les précédents avenants des marchés 2025-55 (avenant n° 6), 2022-69 (avenant n°5) et 2025-71 (avenant n°5) avaient pour objet d'ajouter des prix aux BPU dans le cadre d'opérations spéciales de maintenance.

Le coût horaire de la main-d'œuvre ayant été oublié, il s'agit de rajouter cette ligne aux BPU des marchés.

Les présents avenants ont donc pour objet de préciser le coût horaire de la main-d'œuvre, mais aussi les modalités de facturation au réel des opérations spéciales de maintenance en distinguant le coût des pièces de celui de la main-d'œuvre.

- Approuve les avenants n° 8 au marché 2025-55 et n° 7 aux marchés 2025-69 et 2025-71 à la présente délibération ;

- Autorise le Président à signer les avenants n° 8 au marché 2025-55 et n° 7 aux marchés 2025-69 et 2025-71.

23 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

**Conclusions adoptées à l'unanimité**

### **Délibération n°22 - DL20250703032- Mobilités urbaines - Tarification solidaire - Actualisation des tranches de quotient familial**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Nous en venons à l'actualisation des tranches du quotient familial de la tarification solidaire, comme chaque année. La parole est à madame Rahbi.

*Laetitia Rabhi:* Merci, Monsieur le président et chers collègues. Effectivement, une tarification solidaire qui doit être actualisée, donc renouveler les tranches de quotient familial et leurs montants pour lesquels cette tarification solidaire s'applique. Donc, il y a quatre tranches, de pastel A à pastel D, qui déterminent l'accès aux tarifs solidaires. On rappelle qu'aujourd'hui, c'est quasiment déjà 50 000 personnes qui en bénéficient sur les territoires. Chacune de ces tranches ouvre droit à une réduction qui va de 31 % à 96 % d'un tarif, soit 2,50 € pour la tarification la plus basse, 2,50 € par mois par rapport à l'abonnement mensuel plein tarif. On rappelle, même si c'est un petit peu parallèle à cette délibération, que peu de personnes paient 100 % de l'abonnement et du tarif, puisqu'il y a pour les actifs une prise en charge à hauteur de 80 % par les employeurs. Donc, pour ce qui concerne la délibération, on y revient. Vous avez les seuils 2024 et les seuils qui sont proposés au 01/09/25, donc soit pour la rentrée scolaire : le pastel A dont le QF serait compris de 0 à 610 €, le pastel B de 611 à 715 €, pour le pastel C de 716 à 805 € et le pastel D de 806 à 900 €.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Je propose de mettre aux voix cette délibération. Pas d'oppositions ? Pas d'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 la délibération du 23 mars 2009 définissant le cadre général de la tarification solidaire,

Quatre tranches de quotient familial (QF), Pastel A à D, déterminent l'accès aux tarifs solidaires. Chacune de ces tranches ouvre droit à une réduction allant de 31% (soit 47,70€) à 96 % (2,5€) par rapport à l'abonnement mensuel plein tarif SMMAG ou à une réduction de 72 % (8,70€) à 92 % (2,5€) pour les titres solidaires intra-Grésivaudan.

Les tranches de quotient familial sont définies en référence aux minimas sociaux (RSA, AAH...), seuil de pauvreté, SMIC net... Elles sont actualisées chaque année pour prendre en compte la revalorisation annuelle desdites références votées par le Gouvernement.

La tranche Pastel A (pour un QF actuellement plafonné à 565 €) fait historiquement référence au seuil de pauvreté. Les données mises à disposition par l'INSEE font état d'un seuil de pauvreté à hauteur de 1 216 €/mois pour une personne seule (dernier chiffre publié pour l'année 2022), correspondant à un QF de 608 €, arrondi à 610 €.

La tranche Pastel B (pour un QF actuellement compris entre 566 € et 715 €) couvre les personnes dont les revenus sont compris entre 1 132 € et 1 430 €, soit équivalents au plus au SMIC net au 1<sup>er</sup> janvier 2025 d'un montant de 1 426 €/mois. La dernière valeur du SMIC étant couverte par ce plafond de 715 €, la tranche Pastel B peut être maintenue à son niveau actuel.

La tranche Pastel C (pour un QF actuellement de 716 à 785 €) couvre les personnes dont les ressources sont comprises entre 1 433 € et 1 570 €, soit légèrement supérieures au SMIC net. Il s'agit notamment de couvrir les couples bénéficiaires de l'Allocation de Solidarité aux Personnes Agées



(ASPA). Le montant de l'ASPA ayant été revalorisé à hauteur de 1 606 €, il y a lieu de porter la tranche Pastel C ) à 805 € pour maintenir dans cette tranche les couples bénéficiaires de cette prestation.

La tranche Pastel D (pour un QF actuellement de 786 € à 900 €), nouvellement en vigueur depuis février 2024, correspond à des revenus maximums pouvant ouvrir droit à la Complémentaire Santé Solidaire (CSS) avec participation. La tranche Pastel D peut être maintenue à 900 € considérant que la revalorisation de la référence prise en compte (couple bénéficiaire de la CSS avec participation) dans cette tranche n'excèdera pas le plafond actuellement en vigueur.

Soit en synthèse :

	Seuils au 01/02/24	Seuils au 01/09/25
Pastel A	0 à 565 €	0 à 610 €
Pastel B	566 à 715 €	611 à 715 €
Pastel C	716 à 785€	716 à 805 €
Pastel D	786 à 900 €	806 à 900 €

Ces revalorisations ont pour objectif de garantir un niveau de réduction similaire à 2024 aux groupes de revenus rattachés à chacune des tranches. Cette évolution s'adresse à un nombre de bénéficiaires stable et ne devrait pas engendrer de coûts supplémentaires pour le SMMAG.

- Décide de fixer, comme suit, les tranches de quotient familial ouvrant droit à la tarification solidaire :

Tranche Pastel A : QF de 0 à 610 € (au lieu de 0 à 565 €)

Tranche Pastel B : QF de 611 à 715 € (au lieu de 566 à 715 €)

Tranche Pastel C : QF de 716 à 805 € (au lieu de 716 à 785 €)

Tranche Pastel D ; QF de 806 à 900 € (au lieu de 786 € à 900 €)

- Dit que ces tranches de quotient familial seront effectives au 1<sup>er</sup> septembre 2025 sur le périmètre du SMMAG.

23 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

**Conclusions adoptées à l'unanimité**

**Délibération n°23 - DL20250703033- Mobilités partagées, actives et intermodalités - Convention entre la Région Auvergne-Rhône-Alpes et le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise et SNCF Voyageurs pour l'accès à un Abonnement Scolaire Régional pour les élèves externes et demi-pensionnaires ayants-droits du SMMAG pour le secteur voironnais**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Nous en venons à une convention entre la région Auvergne-Rhône-Alpes et le SMMAG sur des abonnements scolaires sur le secteur du Pays Voironnais. Madame Bourdelain.

*Coralie Bourdelain:* Cette convention concerne un accord qui était convenu entre le Pays Voironnais et la région pour financer le fait que des scolaires pouvaient prendre le train. D'ailleurs, certains dans cette salle en ont bénéficié, nous ont-ils dit dans leur jeunesse. Donc, afin de pouvoir poursuivre cette modalité qui concerne environ 350 élèves pour un montant de 140 000 €, ça permet de rejoindre

beaucoup plus rapidement, pour ces élèves-là, leur lycée de secteur. Donc, il faut conventionner avec la région pour que ce dispositif puisse perdurer.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci. S'il n'y a pas de demande, 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 la convention d'exploitation du service public de transport régional de voyageurs 2024-2033 entre la Région Auvergne Rhône Alpes et SNCF Voyageurs, approuvée par délibération n°AP-2023-12 / 02-11-7981 des 14 et 15 décembre 2023, et ses avenants successifs, ci-après désignée « Convention d'exploitation »,  
Vu les statuts du SMMAG adoptés par délibération du 12 décembre 2024,

Depuis la prise en charge de la compétence mobilité en 2004, la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais finançait les titres de transport des élèves utilisant le TER pour se rendre dans leur établissement scolaire. Pour cela, elle avait conclu une convention avec SNCF Voyageurs devenue caduque. Avec le transfert de la compétence au SMMAG depuis le 1er janvier 2025 et les modifications de statut des recettes du TER Auvergne Rhône-Alpes, il est proposé de reconduire cette prise en charge des élèves empruntant les lignes TER dans le périmètre du voironnais. Ce renouvellement porte uniquement sur l'année scolaire 2025/2026.

Cette convention est à conclure entre la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise et SNCF Voyageurs.

La convention fixe les modalités de la prise en charge financière par le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise de l'abonnement destiné aux élèves externes et demi-pensionnaires domiciliés sur son ressort territorial et uniquement sur le périmètre du voironnais. Les conditions tarifaires retenues sont celles de l'Abonnement Scolaire Régional. Le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise réglera à la Région l'intégralité du montant des abonnements (euros TTC).

A titre d'information, pour l'année scolaire 2024/2025 environ 350 élèves ont bénéficié de la prise en charge pour un montant d'environ 140 000 €.

- Approuve la convention fixant les modalités de la prise en charge financière par le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise de l'abonnement destiné aux élèves externes et demi-pensionnaires domiciliés sur son ressort territorial sur le périmètre du voironnais. ;

- Autorise le Président à signer la convention

*27,375 voix pour*

*Grenoble-Alpes Métropole : 9,375 voix pour*

*Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour*

*Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour*

*Département de l'Isère : 10 voix pour*

**Conclusions adoptées à l'unanimité**

### **Délibération n°24 - DL20250703034- Mobilités partagées, actives et intermodalités - Liaison inter-rives modes actifs Crolles/Brignoud - Autorisation donnée au Président de signer l'avenant n°2 au marché de maîtrise d'œuvre**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Liaison inter-rives Crolles-Brignoud, nous avons un avenant numéro 2 au marché. Madame Bourdelain.

*Coralie Bourdelain:* Crolles-Brignoud, je ne vais pas vous refaire l'histoire. De toute façon, c'est noté dans la délibération. On a revu le projet suite au problème du pont, en concertation avec le département. Donc, le périmètre de l'étude avait été revu en étant un petit peu diminué. On a avancé au niveau des études, on est maintenant à un niveau de projet pro. Du coup, il a fallu relancer différentes études complémentaires qui vous sont listées dans la délibération. Donc, il faut signer un

avenant qui sera l'avenant numéro 2 au marché de maîtrise d'œuvre qui va prendre en compte ses prix. Donc, ça portera le montant du marché à 516 846 € hors taxes, une augmentation de 46 906 € représentant 9,98 % avec -7,31 % tout avenant confondu. Donc, on vous propose de pouvoir passer cet avenant pour poursuivre le projet.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci. 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 R2194-2 du Code de la commande publique,  
Vu la délibération de la Communauté de Communes Le Grésivaudan 2019-0100 du 28 mars 2019 sur l'appel à projet État : Fonds Mobilités Actives, Continuités Cyclables,  
Vu la délibération du SMMAG du 25 mars 2021 actant le lancement de la première concertation préalable de mai 2021 du projet de liaison inter-rives et celle du 25 novembre 2021 actant du bilan et des suites données,  
Vu la délibération du SMMAG du 9 mars 2023 actant le lancement de la concertation préalable conjointe avec le Département du projet de liaison inter-rives modes actifs Crolles/Brignoud,  
Vu la délibération du Conseil Départemental de l'Isère du 24 mars 2023 de lancement de la concertation,  
Vu la délibération du SMMAG du 6 juillet 2023 approuvant le bilan de la concertation conjointe menée avec le Département,  
Vu la délibération du SMMAG du 24 mars 2022 approuvant l'attribution du marché de maîtrise d'œuvre de l'opération,  
Vu la délibération du SMMAG du 28 septembre 2023 validant l'avant-projet et approuvant l'avenant n°1 au marché de maîtrise d'œuvre de l'opération de la liaison Crolles/Brignoud relatif à la fixation du forfait de rémunération en phase AVP.

Après l'approbation par délibération du 25 novembre 2021 du bilan de la concertation préalable organisée en mai 2021, confortant l'opportunité du projet de liaison inter-rives entre Crolles et Brignoud, le programme a été validé et le coût global réajusté à 10,5 millions d'euros HT. Un nouvel appel d'offres ouvert pour le marché de maîtrise d'œuvre a été lancé le 17 janvier 2022. Par délibération du 24 mars 2022, le Président du SMMAG a été autorisé à signer le marché de maîtrise d'œuvre avec le groupement WSP / IOA / AMETEN pour un montant global de 557 625 euros HT. Depuis cette date, le groupement de maîtrise d'œuvre a travaillé pour le SMMAG sur les études préliminaires et sur l'avant-projet.

Dans la nuit du 4 au 5 avril 2022, un incendie criminel a gravement endommagé le pont de Brignoud. En réponse, le Département a décidé de construire un nouveau pont sur l'Isère et a proposé au SMMAG une mutualisation du franchissement pour les piétons et cyclistes.

Le SMMAG s'est ainsi associé au Département pour mener une concertation préalable sur le projet de pont et ses incidences sur la liaison inter-rives. Le bilan de cette concertation, approuvé le 6 juillet 2023, a confirmé l'intérêt du projet et de la mutualisation. Le Département prévoit une passerelle piétons-cycles de 5 m de large en franchissement de l'Isère et l'aménagement d'un tronçon de la Belle Via sur 4 m reliant cette passerelle au projet du SMMAG.

Tenant compte de cette mutualisation, le périmètre du projet sous maîtrise d'ouvrage du SMMAG a donc évolué. Il s'étend désormais de la rue Louis Néel à Crolles au raccordement à la Véloroute Belle Via. Il intègre un ouvrage d'art pour le franchissement de l'A41, en rive droite de l'Isère.

Les études d'avant-projet (AVP), adaptées à l'évolution du périmètre du projet, ont été présentées en Comité de Pilotage avec l'ensemble des partenaires le 9 juin 2023.

À l'issue de l'AVP ajusté à ce nouveau tronçon, le coût prévisionnel des travaux a été estimé à 5,263 millions d'euros HT, et le montant prévisionnel global à 7,3 millions d'euros HT. Par conséquent, à l'occasion de l'approbation de cet AVP, le forfait de rémunération de la maîtrise d'œuvre a été fixé à 469 940 euros HT (montant en baisse suite à l'évolution du programme).

Depuis, les études de niveau projet (PRO) ont été lancées. Elles ont permis de confronter le projet aux contraintes et spécificités du site au travers de nouvelles analyses plus précises. Afin de poursuivre cette démarche, des investigations complémentaires doivent être menées, nécessitant l'intégration des prix nouveaux suivants :

- Étude supplémentaire pour analyser la faisabilité d'une modification du projet sur la rue Louis Néel afin de prendre en compte des changements souhaités par la Communauté de Communes Le Grésivaudan : 6 906 euros
- Étude supplémentaire pour traduire dans l'AVP et la suite du projet des changements sur la rue Louis Néel dont la faisabilité a été confirmée : 11 751 euros
- Étude supplémentaire pour analyse de choc de véhicule sur les piles culées de la passerelle suite à demande du concessionnaire autoroutier AREA : 3 200 euros
- Étude complémentaire pour préciser les modalités d'éclairage du tracé : 4 816 euros
- Étude supplémentaire pour vérification de la résistance au feu de la passerelle suite à demande du concessionnaire autoroutier AREA : 3 000 euros
- Études complémentaires géotechniques de niveau G2 pour l'évolution du projet entre l'AVP et le PRO et prise en compte de contraintes géotechniques importantes (sols de mauvaises qualité) : 6 500 euros
- Étude complémentaire pour la recherche de zone de compensation de suppression de zone humide : 1 800 euros
- Étude complémentaire de diagnostic Habitats/Faune/Flore pour mise à jour de données considérées trop anciennes par le service instructeur de l'État : 7 850 euros
- Impression de dossiers réglementaires supplémentaires pour instruction : 1 083 euros

Il est proposé la passation d'un avenant n°2 au marché de maîtrise d'œuvre prenant en compte ces prix nouveaux et fixant la répartition de ces prestations par co-traitant, portant ainsi le montant du marché à 516 846 euros HT, soit une augmentation de 46 906 euros HT représentant 9,98 % (soit - 7,31 % tout avenant confondu).

- Approuve la passation de l'avenant n°2 au marché de maîtrise d'œuvre de l'opération de la liaison Crolles / Brignoud relatif à la création de nouveaux prix pour les études complémentaires pour un montant de 46 906 euros HT,
- Autorise le Président à signer ledit avenant n°2.

27,375 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 9,375 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 10 voix pour

**Conclusions adoptées à l'unanimité**

### **Délibération n°25 - DL20250703035- Mobilités partagées, actives et intermodalités - Pôle d'échanges multimodal de Brignoud-Gare - Deuxième phase d'acquisitions foncières auprès de propriétaires privés**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Nous en venons au pôle d'échange multimodal de Brignoud gare, deuxième phase d'acquisition foncière. Madame la vice-présidente, Anne Gérin.

*Anne Gérin:* Deux délibérations qui se suivent concernant le pôle d'échange multimodal de Brignoud gare. La première délibération consiste en l'acquisition d'un certain nombre de parcelles pour nous permettre de réaliser ce projet, dont j'espère que vous allez valider l'avant-projet à la suite, parce que sinon, ça ne servira à rien d'acheter. On est sur des montants d'acquisitions qui vous sont décrits, c'est-à-dire la parcelle AT155 pour un montant de 165 € hors taxe. La parcelle AB420 pour un montant de 6 561 €. Donc, il s'agit d'approuver le règlement des frais et des actes notariés, des levés topographiques, des plans de division, des documents modificatifs, du parcellaire cadastral, des constats divers et variés, et d'autoriser le président à signer tout document se rapportant à ces acquisitions.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci. S'il n'y a pas de demande de prise de parole, je propose de mettre aux voix la première délibération sur la deuxième phase d'acquisition foncière sur ce pôle d'échange de Brignoud. Pas d'oppositions ? Pas d'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 la délibération du 28 septembre 2023 qui a approuvé une première phase d'acquisitions foncières pour l'aménagement du Pôle d'Échanges Multimodal de Brignoud,



Vu la délibération du 26 septembre 2024 qui a approuvé le bilan de la concertation et confirmé les objectifs poursuivis par le Pôle d'Échanges Multimodal de Brignoud,

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

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

Par délibération du 26 septembre 2024, le SMMAG a approuvé le bilan de la concertation et confirmé l'opportunité et les objectifs poursuivis par le projet de PEM de Brignoud.

Afin de mener à bien sa réalisation, plusieurs parcelles doivent être acquises :

- Quatre parcelles auprès de propriétaires particuliers côté ouest entre l'Isère et la voie ferrée :
  - les parcelles AT80 et AT81 qui ont fait l'objet de la délibération du 28 septembre 2023 et qui sont déjà propriété du SMMAG ;
  - la parcelle AT70 acquise par SNCF Réseau pour recevoir le futur passage souterrain. Cette dernière sera restituée pour partie au SMMAG après réalisation de l'ouvrage ;
  - la parcelle AT155, objet de la présente délibération.
- 
- Trois parcelles côté bourg :
  - la parcelle AB420 représentée par Maître Philippe Serrano agissant en qualité de Liquidateur suivant jugement du 23 septembre 2008 pour la liquidation judiciaire de la SA Papeterie de Voiron Lancey, objet de la présente délibération ;
  - les parcelles AB396 et AB411 appartenant à RETIA, pour lesquelles des discussions sont en cours.

Les services du SMMAG et du délégataire Isère Aménagement ont engagé le processus d'acquisition foncière et obtenu, pour cette deuxième phase d'acquisition, les accords nécessaires auprès des propriétaires suivants :

- Les copropriétaires de la parcelle AT155, pour une partie de la parcelle AT155 d'une superficie cadastrale de 150m<sup>2</sup>
- Maître Philippe SERRANO, liquidateur suivant jugement du 23 septembre 2008, pour la parcelle AB420 d'une superficie cadastrale de 1 458m<sup>2</sup>.

Il est proposé au Comité Syndical d'approuver ces acquisitions foncières négociées pour un montant total de 6 726€, se répartissant ainsi :

- 165€ pour une partie de la parcelle AT155 comprenant la valeur vénale et une indemnité accessoire de prise de possession anticipée ;
  - 6 561€ pour la parcelle AB420 comprenant la valeur vénale.
- Approuve l'acquisition, auprès des copropriétaires de la parcelle AT155, d'une partie de la parcelle AT155 pour un montant de 165€ hors taxes et hors droits ;
  - Approuve l'acquisition, auprès du liquidateur Philippe SERRANO, de la parcelle AB420 pour un montant de 6 561€, hors taxes et hors droits ;
  - Approuve le règlement des frais des actes notariés, levés topographiques, plans de divisions, Document Modificatif du Parcellaire Cadastral, constats contradictoires et constats d'huissiers ;
  - Autorise le Président à signer tout document se rapportant à ces acquisitions et notamment les actes notariés.

*27,375 voix pour*

*Grenoble-Alpes Métropole : 9,375 voix pour*

*Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour*

*Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour*

**Délibération n°26 - DL20250703036- Mobilités partagées, actives et intermodalités -  
Création d'un pôle d'échanges multimodal en gare de Brignoud : Validation de l'avant-projet**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci. la deuxième délibération porte sur la validation du pôle d'échange multimodal sur le secteur de Brignoud. Madame la vice-présidente, Anne Gérin.

*Anne Gérin:* Donc, la deuxième délibération porte sur la validation du pôle d'échange multimodal sur le secteur de Brignoud. On sait que dans le cadre du projet, notamment ferroviaire, et de la montée en capacité de cette gare de Brignoud, il était nécessaire d'avoir un projet d'ensemble qui permette à la fois le rabattement vers cette gare, mais aussi l'accès pour les modes actifs et pour tout ce qui concerne les transports en commun. Donc, vous avez les éléments mis en avant : 337 places de stationnement, la création de quatre arrêts de bus, des zones d'arrêts de covoiturage, une zone dédiée à l'autopartage, un objectif à terme de 350 places, sécurisant ou non, dédié aux vélos, le remplacement d'une passerelle au-dessus du canal de la Chantourne, l'aménagement du chemin des carriers, l'aménagement d'un carrefour, la mise en place d'un ombrage végétal et la création d'un local conducteur. Tout ceci nous amène à un coût prévisionnel de travaux estimé à 4 537 000 € hors taxe, donc un montant global de cinq millions d'euros. Ce projet est financé par le SMMAG qui bénéficie à la fois d'un cofinancement de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'État, et reste conditionné à la participation du département, actuellement en attente de confirmation. À ce stade de l'opération, la mise en service du parking devrait intervenir en 2028, en coordination avec la réalisation du passage souterrain menée par SNCF Réseau. Donc, il est proposé de valider les éléments constitutifs de l'avant-projet sur la base du coût prévisionnel, de décider d'engager des études en phase pro et d'autoriser le président à signer tous les documents financiers, techniques et administratifs nécessaires à la réalisation de ce pôle d'échange multimodal sur Brignoud.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci beaucoup. je propose de mettre aux voix la validation de l'avant-projet de ce PEM de Brignoud : pas d'oppositions ? Pas d'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 L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,

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

Vu la délibération du 2 février 2023 validant le schéma directeur des parcs-relais et aires de covoiturage du SMMAG,

Vu la délibération du 26 septembre 2024 approuvant le bilan de la concertation sur le projet de Pôle d'Échanges Multimodal de Brignoud et confirmant l'intérêt du projet,

Le SMMAG souhaite aménager un Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) en gare de Brignoud, sur le territoire de la commune de Villard-Bonnot.

Le schéma directeur des parcs-relais et aires de covoiturage du SMMAG approuvé en février 2023 a conforté l'intérêt de la création de ce PEM, dont l'emplacement est stratégique sur le territoire du Grésivaudan grâce à une interconnexion entre différents modes de déplacement.

Ce projet consiste à favoriser le report modal des véhicules particuliers vers les transports en commun routiers et ferroviaires et à inciter les usagers à utiliser les modes actifs pour leurs déplacements de proximité. En effet, le projet de PEM en gare de Brignoud promeut le report modal vers le train et le futur Service Express Régional Métropolitain grâce aux modes actifs, au covoiturage et à l'intermodalité bus-train, dans un cadre urbain renouvelé, accessible et paysagé.

Le SMMAG a engagé, en lien avec le projet de création d'un passage souterrain et d'un terminus ferroviaire porté par la SNCF, les études d'aménagement de ce Pôle d'Échanges Multimodal qui prévoit :

- 337 places de stationnement dont 6 places pour les Personnes à Mobilité Réduite et 14 places avec bornes de recharge pour les véhicules électriques ;
- La création de 4 arrêts bus côté Chartreuse et d'un arrêt bus côté Belledonne ;
- Une zone d'arrêt covoiturage (M covoit Lignes +) ;
- 2 places dédiées à l'autopartage côté Belledonne ;
- Un objectif à terme de 350 places, sécurisées ou non, dédiées aux vélos ;
- Le remplacement d'une passerelle modes actifs au-dessus du canal de la Chantourne ;
- L'aménagement du chemin des Carriers permettant l'insertion d'une voie verte et la circulation des bus ;
- Une adaptation du carrefour existant entre le PEM et l'avenue Robert Huant pour lier les projets du Département de l'Isère et du SMMAG ;
- La mise en place d'un ombrage végétal sur les espaces de stationnement ;
- La création d'un local conducteur côté Chartreuse, proche des arrêts bus.

À l'issue de l'Avant-Projet (AVP), le coût prévisionnel des travaux est estimé à 4 537 000 € HT. Le montant prévisionnel global de l'opération est estimé à 5 000 000 € HT

Le projet financé par le SMMAG bénéficie d'un cofinancement de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, et reste conditionné à une éventuelle participation du Département de l'Isère, actuellement en attente de confirmation.

À ce stade de l'opération, la mise en service du parking de covoiturage est prévue en 2028, en coordination avec les travaux de réalisation du passage souterrain menés par SNCF Réseau.

Il est proposé au Comité Syndical d'approuver l'AVP sur la base de ce coût prévisionnel de travaux de 4 537 000 € HT, afin de pouvoir lancer les études de projet (PRO) et de fixer le montant définitif de rémunération de la maîtrise d'œuvre sur la base de cet AVP.

- valide les éléments constitutifs de l'avant-projet sur la base d'un coût prévisionnel des travaux de 4 537 000 € HT ;
- décide d'engager les études de phase PRO ainsi que les phases suivantes de maîtrise d'œuvre jusqu'à la réception des travaux, et de poursuivre les procédures réglementaires nécessaires à la réalisation du PEM de Brignoud ;
- autorise le Président à signer tous les documents financiers, techniques ou administratifs nécessaires à la réalisation du PEM de Brignoud.

*27,375 voix pour*

*Grenoble-Alpes Métropole : 9,375 voix pour*

*Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour*

*Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour*

*Département de l'Isère : 10 voix pour*

**Conclusions adoptées à l'unanimité**

**Délibération n°27 - DL20250703037- Mobilités urbaines - Mise en place d'une opération tarifaire promotionnelle sur la ligne Proximo 31**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Nous en venons à la mise en place d'une opération de tarifs promotionnels sur la ligne Proximo 31. Madame Rabhi.

*Laetitia Rabhi:* Merci. Effectivement, sur cette ligne Proximo 31 qui a été anciennement la ligne une, ou un, comme vous voulez, du réseau de transport du Pays Voironnais et qui circule sur les communes de Voiron et de Saint-Jean-de-Moirans. Elle assure également la liaison entre le centre de Voiron, la zone commerciale dite des Blanchisseries. Chaque année, la ville de Voiron a l'habitude d'organiser, le samedi suivant la rentrée scolaire de septembre, un forum pour présenter les activités de ces associations sportives, et culturelles, et nous proposons, afin d'améliorer l'accessibilité générale de ce secteur pour tous, de promouvoir l'accès à cette zone en transport en commun d'une part, et de rendre pour la journée la ligne Proximo 31 gratuite chaque année, donc le premier samedi suivant la rentrée scolaire de septembre dans ce territoire.

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

### **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,

La ligne M réso Proximo 31, anciennement ligne 1 du réseau de transport du Pays Voironnais, circule sur les communes de Voiron et St Jean de Moirans. Elle assure notamment la liaison entre le centre de Voiron et la zone commerciale dite des Blanchisseries.

Chaque année, la ville de Voiron organise, le samedi suivant la rentrée scolaire de septembre, un forum pour présenter les activités des associations sportives et culturelles du territoire (90 associations). Ce forum, intitulé Sport et Culture, se tient au Campus la Brunerie, situé face à la zone commerciale des Blanchisseries, il attire chaque année entre 3500 et 4000 visiteurs, en plus des bénévoles des associations présentes.

Les visiteurs du forum s'ajoutant aux flux importants de personnes se rendant dans la zone commerciale, particulièrement le premier week-end après la rentrée de septembre, il est constaté des problématiques de stationnement et de circulation.

Afin d'améliorer l'accessibilité générale du secteur pour tous d'une part, et de promouvoir l'accès à cette zone en transport en commun d'autre part, il est proposé de rendre gratuite la ligne Proximo 31, chaque année, le premier samedi suivant la rentrée scolaire de septembre.

- Décide de rendre gratuite la ligne Proximo 31, chaque année, le premier samedi suivant la rentrée scolaire de septembre.

23 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

**Conclusions adoptées à l'unanimité**

## **FINANCES**

### **Délibération n°28 DL20250703038- Mobilités urbaines - Budget annexe mobilités urbaines - Admissions en non valeur 2025**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Nous en venons à des admissions en non-valeur sur le budget annexe de mobilité urbaine. Monsieur le vice-président.



*Bruno Cattin:* Merci. Les chiffres sont dérisoires par rapport au budget. Donc, sur les mobilités urbaines, on a quatre titres qui sont présentés en admission non-valeur pour un montant total de 650,22 €.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Je suppose qu'il n'y a pas d'observations. 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 syndicat mixte des mobilités de l'aire Grenobloise adoptés par délibération du 12 décembre 2024,

Vu l'instruction budgétaire et comptable M43 relative aux services publics locaux de transports de personnes,

Vu l'état des créances présenté en non valeur par le service de gestion comptable de Grenoble et métropole pour le budget annexe mobilités urbaines,

Le 21 mai 2025, le service de gestion comptable du SMMAG a proposé une liste de créances admises en non valeur.

L'admission en non-valeur peut être demandée par le comptable public dès que la créance lui paraît irrécouvrable suite à l'indigence du redevable après avoir effectué toutes les mesures de recouvrement forcées mises à sa disposition.

Quatre titres sont présentés en admission en non valeur, pour un montant total de 650,22 €.

Ces titres sont présentés suite à des poursuites sans effet auprès de particuliers au motif du recouvrement de titres de transport urbain.

- Autorise l'admission en non valeur de quatre titres pour un montant total de 650,22 € par l'émission d'un mandat au compte 6541 du budget annexe mobilités urbaines.

*23 voix pour*

*Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour*

*Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour*

*Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour*

**Conclusions adoptées à l'unanimité**

#### **Délibération n°29 - DL20250703039- Mobilités partagées actives et intermodalités - Budget annexe mobilités partagées - Admissions en non valeur et créances éteintes 2025**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Même opération, cette fois-ci, le budget annexe des mobilités partagées.

*Bruno Cattin:* Les mobilités partagées, là, on est pour des montants, mais qui sont un peu plus importants. Quinze titres sont présentés en admission de non-valeur pour un montant de 2 399,77 €, et deux titres sont présentés en créances éteintes pour un montant de 952 €.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci. Pas d'oppositions ? Pas d'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 syndicat mixte des mobilités de l'aire Grenobloise adoptés par délibération du 12 décembre 2024,

Vu l'instruction budgétaire et comptable M43 relative aux services publics locaux de transports de personnes,

Vu les états des créances présentées en non valeur et éteintes par le service de gestion comptable de Grenoble et métropole pour le budget annexe mobilités partagées,

Le 21 mai 2025 le service de gestion comptable du SMMAG a proposé une liste des créances admises en non valeur et éteintes.

L'admission en non-valeur peut être demandée par le comptable public dès que la créance lui paraît irrécouvrable suite à l'indigence du redevable après avoir effectué toutes les mesures de recouvrement forcées mises à sa disposition.

Quinze titres sont présentés en admission en non valeur, pour un montant total de 2 399,77 €. Ces titres sont présentés suite à des poursuites sans effet auprès de particuliers usagers du service MVELO+.

Les créances éteintes constituent pour leur part des créances non recouvrées en raison :

- d'un jugement de clôture de liquidation judiciaire pour insuffisance d'actif dans le cadre d'une procédure collective ;
- du rétablissement personnel sans liquidation judiciaire suite à procédure de surendettement.

Deux titres sont présentés en créance éteinte, un pour un particulier, le second pour une société, pour un montant total de 952 €.

AUTORISE :

- l'admission en non valeur de quinze titres pour un montant total de 2 399,77 € par l'émission d'un mandat au compte 6541 du budget annexe mobilités partagées ;
- l'admission en créance éteinte de deux titres pour un montant total de 952 € par l'émission d'un mandat au compte 6542 du budget annexe mobilités partagées.

27,375 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 9,375 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

Département de l'Isère : 10 voix pour

**Conclusions adoptées à l'unanimité**

## **PATRIMOINE - FONCIER**

### **Délibération n°30 - DL20250703040- Mobilités urbaines - Cession des véhicules appartenant aux communautés d'agglomération du Grésivaudan et du Pays Voironnais au SMMAG**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Nous avons la cession de véhicules appartenant à la communauté d'agglomération du Grésivaudan et du Pays Voironnais, des communes et d'agglomérations. La parole est à Monsieur Cheraa.

*Brahim Cheraa:* Vous l'avez dit, Monsieur le Président, c'est suite au transfert de compétence mobilité. Donc, il y a transfert aussi de moyens. Pour le Grésivaudan, il s'agit d'une Twingo et d'un Kangoo. Pour le Pays Voironnais, c'est un Kangoo.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Nous sommes très liés à un constructeur national bien connu. Y a-t-il des remarques ? Des oppositions ? Des abstentions ? C'est adopté. Merci beaucoup.

#### **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 SMMAG en tant autorité organisatrice de mobilités, exerce la compétence de mobilité sur le ressort territorial de ses membres qui lui ont transféré cette compétence conformément aux articles L. 1231-1 et L. 1231-1-1 du code des transports.

Le transfert de compétence d'une collectivité, d'un EPCI ou d'un groupement de collectivité au bénéfice du SMMAG entraîne le transfert des moyens humains, matériels et financiers affectés en application notamment des dispositions des articles L. 1321-1 et suivants, L. 5211-4-1 et L. 5721-9 du Code général des collectivités territoriales.

La communauté de communes du Grésivaudan et la communauté d'agglomération du Pays Voironnais ont respectivement transféré leur compétence mobilité au SMMAG par les délibérations du 8 juillet 2019 et du 26 novembre 2024. Ce transfert de compétence mobilité a occasionné un transfert de moyens matériels. Ainsi, le Grésivaudan a cédé au SMMAG deux véhicules : une Twingo immatriculée EN-982-NZ et une Kangoo BX-611-LP. Le Pays Voironnais a, quant à lui, cédé un véhicule Kangoo immatriculé EV-115-MW.

Par conséquent, le SMMAG doit acter le transfert desdits véhicules. La cession de ces derniers sera effective dès que la présente délibération sera rendue exécutoire.

- Autorise le transfert d'actif des véhicules ci-dessous appartenant à la communauté d'agglomération du Pays Voironnais et à la communauté de commune du Grésivaudan au SMMAG,

- Véhicule Twingo immatriculé EN-982-NZ,
- Véhicule Kangoo immatriculé BX- 611- LP,
- Véhicule Kangoo immatriculé EV-115-MW,

- Dit que le transfert de ces véhicules sera effectif dès le rendu exécutoire de la présente délibération  
- Autorise le Président à signer tous documents de cession concernant le transfert desdits véhicules entre les parties.

23 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

**Conclusions adoptées à l'unanimité**

## **POLITIQUE DE DEPLACEMENTS**

### **Délibération n°31 - DL20250703041- Mobilités urbaines - Travaux pour le prolongement de la ligne D du tramway - Autorisation donnée au Président de signer le protocole d'accord transactionnel du marché n°2023-96 (lot 1)**

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Enfin, des travaux pour le prolongement de la ligne D du tramway sur un avenant au marché, un protocole transactionnel de fin de travaux. La parole est à Laurent Thoviste.

*Laurent Thoviste:* Effectivement, dans le cadre du prolongement de la ligne D du tramway aux Taillées, le groupement titulaire a présenté une demande de rémunération complémentaire en raison de surcoûts occasionnés. Par la mobilisation infructueuse du personnel, il y a eu des reports de notification de marché qui ont conduit à mobiliser les équipes sans effet. Mise en œuvre de travaux supplémentaires et travaux de nuit et deux interventions en week-end. Retard de chantier de trois semaines sur une zone de travaux occasionné par la découverte imprévue d'une conduite d'eau qui n'était pas signalée dans les documents réglementaires. Frais de production anticipés de documents de sécurité, puis acquisition de matériel supplémentaire en vue de respecter la technologie utilisée sur le réseau grenoblois. Tout ça nous montre un surcoût montant global de l'accord transactionnel qui s'élève à 84 459,94 € hors taxe, ce qui représente 2,3 % du montant du marché initial. Il vous est proposé d'approuver les termes du protocole annexé à la délibération, d'autoriser le président à le signer.

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci beaucoup. S'il n'y a pas de prise de parole, je vais mettre aux voix cette délibération avec un NPPV de Brahim Cheraa. 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 L2197-5 du Code de la commande publique,  
Vu les articles 2044 et suivants du Code civil ;  
Vu la demande d'indemnisation formulée par l'entreprise titulaire du marché n°2023-96

Dans le cadre de l'opération de prolongement de la ligne D du tramway aux Taillées, le groupement titulaire a présenté une demande de rémunération complémentaire en raison de surcoûts occasionnés :

- **Par la mobilisation infructueuse du personnel** : en raison du report de la notification du marché, des équipes initialement affectées ont été mobilisées sans effet. Un accord a été trouvé pour une prise en charge à hauteur de 50 % du montant réclamé ;
- **Par la mise en œuvre de travaux supplémentaires et travaux de nuits** : deux interventions en week-end ont été nécessaires à la suite d'un retard dans la livraison de câbles, causé par une validation tardive par la maîtrise d'œuvre.  
Aussi, des travaux de nuits ont été réalisés en raison de contrainte de calendrier liée à une coupure programmée au 1<sup>er</sup> juillet ;
- **Par un retard de chantier** de trois semaines sur une zone de travaux occasionné par la découverte imprévue d'une conduite d'eau, non signalée dans les documents réglementaires (DT/DICT), avec pour effet une désorganisation du planning général ;
- **Par des frais de production anticipée de documents de sécurité** : un coût supplémentaire a été généré en raison d'un recours à des compétences externes ;
- **Par l'acquisition de matériel supplémentaire** en vue de respecter la technologie utilisée sur le réseau grenoblois. En effet, un fournisseur a exigé l'achat d'un lot minimum de trois circuits, dont deux sont inutilisés sur ce projet. Il a été convenu que ces éléments seront rachetés pour être mis à disposition de l'exploitant à titre de rechange.

Le montant global de l'accord transactionnel s'élève à 84 459,94 € HT, ce qui représente 2,03 % du montant du marché initial.

- Approuve les termes du protocole annexé à la présente délibération ;

- Autorise le Président à signer le protocole transactionnel du marché 2023-96 relatif aux travaux de prolongement de la ligne D du tramway.

22 voix pour -1 déport (Brahim CHERAA)

Grenoble-Alpes Métropole : 14 voix pour -1 déport (Brahim CHERAA)

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

**Conclusions adoptées à l'unanimité**

## NOUVELLES MOBILITES

### Délibération n32° - DL20250703042- Mobilités urbaines - Convention de cession de Grenoble-Alpes Métropole au SMMAG des bornes de recharge de véhicules électriques retrofittées

*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Enfin, la dernière délibération est une convention de cession entre la métropole et le SMMAG sur des bornes de recharge pour véhicules électriques. Madame Gérin.

*Anne Gérin:* Très rapidement, des bornes ont été installées avant 2017 sur la métropole. Ces bornes de recharge électrique ont été cédées et transférées en pleine propriété à la métropole. Ça concerne 27 bornes. Neuf d'entre elles sont installées sur des parkings-relais exploités par le SMMAG. Donc, il est proposé au SMMAG le transfert en pleine propriété de ces neuf bornes de recharge qui sont installées sur nos parkings relais dont vous avez la liste. Tout ça pour une somme de 12 916,90 € hors taxe pour le transfert de ces bornes électriques. Donc, il faut autoriser le président à signer la convention de cession.



*Monsieur le Président Sylvain Laval:* Merci. Je vais mettre aux voix cette délibération. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? C'est adopté. Merci à tout le monde. Donc, l'ordre du jour est épuisé, la séance est levée. Merci beaucoup.

### **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,

Dans le cadre du projet dénommé « CITELIB BY HA : MO », la société SODETREL a mis en service et exploité à ses frais des bornes de recharge pour véhicules électriques sur le territoire de la Métropole.

Au terme de l'expérimentation, les bornes de recharge ont été maintenues sur le domaine public et transférées en pleine propriété, à la Métropole, à titre gratuit, le 31 décembre 2017.

27 bornes ont fait l'objet d'un rétrofit pour un montant de 100 000 euros.

Neuf d'entre elles ont été installées par la Métropole dans les parkings-relais (P+R) du SMMAG.

Afin de régulariser cette situation, la Métropole propose au SMMAG le transfert en pleine propriété de ces neuf bornes de recharge installées dans les P+R via une convention de cession annexée à la présente délibération.

Les lieux dans lesquels sont installées ces bornes sont les suivants :

<b>Localisation</b>	<b>Nombre de bornes</b>
P+R Seyssins Le prisme	1
P+R Vif la Valonne	2
P+R ST EGREVE - KARBEN	4
P+R SEYSSINET PARISET - HOTEL DE VILLE	2
<b>Total</b>	<b>9</b>

Il est proposé que la cession des bornes de recharge soit consentie et acceptée moyennant le versement, par le SMMAG, d'une somme de 12 916,90 euros toutes taxes comprises, correspondant à la valeur nette comptable des biens cédés.

- Approuve la convention de cession des bornes de recharge rétrofittées en annexe
- Autorise le Président à signer la convention de cession des bornes de recharge rétrofittées pour un montant de 12 916,90 euros toutes taxes comprises

23 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 4 voix pour

**Conclusions adoptées à l'unanimité**

Secrétaire de séance



Coralie BOURDELAIN

Le Président



Sylvain LAVAL