



**COMITE SYNDICAL SMTC
SEANCE DU JEUDI 06 JUILLET 2017 A 10 HEURES 00**

**Rapport des projets
qui seront soumis à délibération du comité en séance**

Les projets de délibérations sont consultables sur l'extranet du SMTC

Politique de déplacements

RAPPORTEUR : Francie MEGEVAND

- Amélioration de la desserte en transports collectifs de Meylan et d'Inovalée
2DL170073

La branche nord-est de la Métropole est caractérisée par de nombreuses coupures naturelles ou artificielles qui limitent les capacités de liaisons entre les pôles.

Dans le projet d'aménagement et de développement durable du Plan local d'urbanisme intercommunal, comme dans le PDU en cours d'élaboration, l'amélioration de l'accès à la centralité nord-est est soulignée comme un enjeu majeur.

Dans ce cadre, différents projets sont identifiés, avec pour chacun des études en cours ou à lancer :

- l'amélioration, à court terme, de la desserte en transports collectifs de la technopole d'Inovalée (12000 emplois), située à la frontière de la Métropole et de la communauté de communes Le Grésivaudan, afin d'accompagner son renouvellement et d'accompagner la constitution d'un pôle d'excellence numérique ;
- la création, à moyen terme, d'un « bus à haut niveau de service » reliant Grenoble, Meylan et Montbonnot, et qui pourra faire l'objet, dans une première phase, d'une préfiguration sur l'avenue de Verdun à Meylan, sur un tronçon qui constitue un invariant du tracé du futur BHNS et qui se situe dans la continuité des sites propres existants ;
- la création d'un pôle d'échanges structurant aux Sablons à La Tronche, permettant aux voyageurs d'effectuer des correspondances confortables et attractives entre le tramway B, les cars express, le bus Chrono 1 et le futur BHNS.

1/ Amélioration de la desserte d'Inovalée : extension de la ligne de bus Chrono 1 jusqu'au pôle d'échanges « Pré de l'eau » à Montbonnot

La ligne de bus Chrono 1, mise en service en janvier 2012, a connu immédiatement un franc succès. Une étude est actuellement en cours de finalisation, co-financée par le SMTC et la

communauté de communes Le Grésivaudan, pour étendre cette ligne jusqu'à Montbonnot et ainsi desservir la totalité de la technopole Inovalée.

Cette étude a permis de définir les conditions de mise en œuvre du prolongement de la ligne Chrono 1 entre Meylan et le pôle d'échanges « Pré de l'eau » situé à Montbonnot, dont la mise en service est prévue par la communauté de communes Le Grésivaudan d'ici 2020.

L'analyse de plusieurs hypothèses d'itinéraires est en cours, dont l'une qui permet d'assurer la desserte du quartier « Maupertuis », mais qui nécessite l'élargissement et la structuration du réseau viaire existant ainsi que la création d'une voie nouvelle d'environ 200 mètres, pour la connexion avec la RD11m. Il est proposé de demander à la Métropole de lancer les études relatives à la création de cette nouvelle liaison, qui représente un investissement estimé à ce jour à 2,3 M€ (hors acquisitions foncières).

Les coûts d'investissement et d'exploitation seront pris en charge par le SMTC et ses partenaires (Métropole, Grésivaudan, communes de Meylan et de Montbonnot, Département de l'Isère) selon des clés de répartition qu'il reste à définir. Par ailleurs, dans le cadre du Pacte Métropolitain d'Innovation signé le 9 février 2017 entre l'État et Grenoble-Alpes Métropole, la réalisation de ce projet fait l'objet d'une subvention de l'État de 700 k€.

2/ Lancement d'une étude préalable à la création d'une ligne de bus à haut niveau de service

Les liaisons entre Grenoble, La Tronche et Meylan sont aujourd'hui assurées par les lignes chrono 1, proximo 13, proximo 16, et la ligne Transisère 6020 qui poursuit jusqu'à Crolles. La ligne chrono 1 bénéficie déjà d'aménagements et de priorités bénéfiques pour son temps de parcours, sur une partie de son itinéraire (couloirs bus boulevard Jean Pain à Grenoble, avenue de Verdun à La Tronche). La création d'un « bus à haut niveau de service (BHNS) entre Grenoble, Meylan et Montbonnot doit être étudiée, en lien avec le développement urbain de la branche nord-est de la Métropole, afin d'améliorer l'attractivité du réseau de transports collectifs et d'accompagner les opérations significatives de renouvellement urbain.

Le SMTC prévoit donc de lancer les études préalables relatives à la création de ce BHNS. Elles devront permettre d'intégrer le principe du BHNS dans le schéma multimodal du PDU et dans le PLUI, d'ici fin 2017.

Pour garantir l'efficacité de la mise en œuvre ultérieure du projet, l'articulation urbanisme-transports sera particulièrement soignée. Les études porteront sur différents domaines techniques : déplacements (offre BHNS et réseau bus associé, complémentarité des modes de déplacements, parcs-relais, cheminements piétons et cycles), infrastructures, aménagement d'espaces publics, articulation urbanisme-déplacements, environnement, paysage... Elles comprendront l'analyse de différentes variantes possibles de tracé et de niveau d'offre, à partir d'une actualisation des études déjà réalisées dans le secteur. Tenant compte de la décision du comité syndical de s'orienter vers l'achat de bus « propres », les études devront permettre d'analyser également les possibilités d'assurer le service par une motorisation innovante. Elles aboutiront à la définition d'un programme, à une estimation des coûts d'investissement et d'exploitation, à l'évaluation socio-économique du projet et à un calendrier de mise en œuvre opérationnelle.

Un comité de pilotage spécifique sera mis en place, constitué du SMTC, de la Métropole, des communes de Grenoble, La Tronche, Meylan et Montbonnot, de la communauté de communes Le Grésivaudan, du Département et de la Région.

3/ Préfiguration de l'insertion d'une desserte par bus à haut niveau de service sur l'axe Verdun à Meylan

En préfiguration d'un futur BHNS, il est proposé, à court terme, d'aménager un site propre sur un tronçon de l'avenue de Verdun à Meylan, qui est un invariant parmi les possibilités de tracé qui seront étudiées pour le futur BHNS et se situe dans la continuité des sites propres déjà aménagés empruntés par la ligne Chrono 1.

Le SMTC prévoit donc de lancer les études préliminaires d'aménagement suivant un cahier des charges qui devra être validé par la Métropole, la commune de Meylan et le Département.

Les points clés de cet aménagement sont :

- sur le tronçon invariant, la création de deux voies bus en site propre sur tout le linéaire avec possibilité de variante diminuant l'impact sur l'espace public, sous réserve de la conservation des capacités actuelles des carrefours.
- sur l'extrémité Est de ce tronçon, dans l'attente de l'étude préalable de BHNS, dans l'objectif de sécuriser un des arrêts actuels des lignes 13 et 6020 et d'améliorer les conditions de circulation de la ligne C1, de réaliser un aménagement du carrefour Vercors / Verdun « à minima », comprenant la voie bus continue avec deux voies VL sur Vercors et un quai pour les lignes 13 et 6020 à l'Est du carrefour.

L'instance de suivi de ce projet sera le comité de pilotage du projet « Cœur de ville Cœur de métropole / Meylan Granier », composé de Grenoble-Alpes Métropole, du SMTC, de la commune de Meylan, et du Département.

4/ Aménagement d'un pôle d'échanges à La Tronche « Sablons »

L'intersection de l'ouvrage du tram B et de la RD1090 à La Tronche constitue un nœud potentiellement stratégique pour l'organisation des déplacements entre la Métropole et le Grésivaudan, en connexion directe avec deux des plus grands pôles générateurs de la métropole (le campus et l'hôpital nord). La création d'un pôle d'échanges sur ce secteur stratégique en ferait un point pivot central pour la diffusion des déplacements au sein de la « branche nord-est »

Avec un potentiel de clientèle estimé à plus de 4000 voyages par jour, ce pôle d'échanges Sablons deviendrait un pôle de correspondance majeur de la métropole.

Une étude est en cours, en partenariat avec la communauté de communes Le Grésivaudan, pour évaluer la faisabilité et le coût de réalisation de ce pôle d'échanges bus-cars-tramway, tout en préservant la compatibilité du projet avec les évolutions futures de la RD1090 (BHNS, évolution en boulevard urbain, réseau cycle...) et de son environnement proche.

Différents scénarios d'aménagement sont à explorer, intégrant la création d'une nouvelle station de tramway sur le viaduc existant, tenant compte de l'insertion d'un futur BHNS sur la RD1090, intégrant les besoins relatifs aux déplacements des cyclistes et des piétons, ainsi que ceux liés à l'accès au parc-relais « Grand Sablon ».

À ce stade, le coût de l'investissement pour la création de ce pôle d'échanges est estimé entre 4,6 et 4,8 M€. Dans le cadre du Pacte Métropolitain d'Innovation signé le 9 février 2017 entre l'État et Grenoble-Alpes Métropole, la réalisation de ce projet fait l'objet d'une subvention de l'État de 200 k€.

L'étude se poursuit afin de pouvoir arbitrer, d'ici fin 2017, sur un scénario privilégié d'aménagement.

Réseau Bus

RAPPORTEUR : Amandine GERMAIN

- Création de points d'arrêt sur le réseau bus

2DL170076

Plusieurs créations de points d'arrêts sont proposées pour permettre la bonne exploitation du réseau de transports collectifs, d'une part pour les scolaires et d'autre part dans le cadre du déploiement du Schéma multimodal Grand sud.

La commune de Venon a sollicité le SMTC pour la création d'un point d'arrêt sur la ligne 43 (Gières *Gare-Universités* <> Venon *Le Chapon*). La création de cet arrêt évitera aux

voyageurs de la ligne, et notamment des enfants, de cheminer sur une route sinueuse, étroite et non éclairée. L'arrêt serait situé à proximité du hameau Les Puis, soit entre les actuels arrêts *Le Reynet* et *Le Chapon*. Il est proposé de donner le nom *Les Puis* à ce nouvel arrêt de la ligne 43. Il sera mis en service à compter du 8 juillet 2017.

Par ailleurs, la SEMITAG a reçu une demande de parents d'élèves pour la création d'un arrêt de bus sur la ligne Flexo 61 (Quaix-en-Chartreuse La Cime de Mont-Quaix <> Saint-Egrève Muret). L'arrêt le plus proche se situe aujourd'hui à 800 mètres et le cheminement le long de la route départementale RD105a qui est dépourvue de trottoirs est dangereux. Il est donc proposé de créer un arrêt de bus entre les arrêts *Champy* et *Le Bas de Quaix* au débouché du chemin dénommé Grange Haute sur la commune de Saint-Egrève. Il est également proposé de donner le nom *Grange Haute* à ce nouvel arrêt de la ligne 61. Il sera mis en service à compter du 8 juillet 2017.

Dans le cadre de la mise en œuvre de la nouvelle ligne Flexo 70 il est proposé de créer de nouveaux arrêts sur la commune de Champ Sur Drac: un terminus *ZI de la Plaine* à la jonction entre la rue Le Pelisson et le Chemin des Artisans, un arrêt *Grand Verger* sur la rue Marcel Paul au carrefour avec le Chemin du Boutey, un arrêt *Marcel Paul* à hauteur de l'impasse de Jardins. Ces arrêts seront mis en service à compter du 4 septembre 2017.

La desserte de la Zi des Iles sur la commune de Pont de Claix est desservie de façon expérimentale avec la ligne Flexo 64. Les points d'arrêts sont *120 toises* 17 rue Denis Papin, *ZI des Iles* 11 rue Aristide Berges et *Marianne* à hauteur du n°7 de la rue Aristide Berges.

- Adaptation de l'offre de la ligne 54 entre Grenoble Presqu'île, Sassenage Les Engenières et Saint-Egrève Pont de Vence

2DL170057

La ligne Flexo 54 relie Grenoble Presqu'île à Saint-Egrève Pont-de-Vence en passant par Sassenage Les Engenières.

L'offre de la ligne est identique toute l'année du lundi au samedi à raison de 17 courses régulières et 13 courses à la demande disponibles sur réservation préalable au moins 2 heures avant le déplacement, la réservation pouvant se faire par téléphone ou par Internet.

La ligne 54 assure deux fonctions principales :

- la desserte de la zone d'activités de Vence EcoParc située à Saint-Egrève en permettant aux personnes résidant sur les deux rives de l'Isère de rejoindre leur lieu de travail dans cette zone dont notamment les personnes handicapées mentales travaillant à la Blanchisserie Saint-Agnès ;
- la liaison inter-rives entre Saint-Egrève et Sassenage d'une part et entre Sassenage et Grenoble Presqu'île d'autre part.

Cette dernière liaison entre Sassenage et Grenoble Presqu'île connaît une hausse de la fréquentation, notamment sur certaines courses à la demande.

La fréquence de déclenchement de ces courses à la demande amène à proposer de transformer quatre courses actuellement sur réservation en courses régulières.

Par ailleurs, lors du comité de déplacements nord-ouest du 4 avril 2017, la commune de Sassenage a exprimé la demande de création d'un retour supplémentaire entre Sassenage et Saint-Egrève en fin d'après-midi, il est donc proposé de créer un aller-retour supplémentaire entre Grenoble Presqu'île et Saint-Egrève Pont de Vence. Cet aller-retour supplémentaire permettant de supprimer deux courses à la demande.

En compensation de ces courses régulières supplémentaires, il est proposé d'une part de transformer l'ensemble des courses régulières des samedis en courses à la demande compte tenu de leur faible fréquentation (10 voyages en moyenne sur 17 courses) et d'autre part de transformer cinq courses régulières peu fréquentées du lundi au vendredi en période d'été en courses à la demande.

L'ensemble de ces mesures se traduirait par un impact financier estimé à 2 500 € pour une année pleine.

Il est proposé de mettre en place ces adaptations d'offre à compter du samedi 26 août 2017.

- Evaluation du nouveau tracé de la ligne 12 - suite donnée à l'expérimentation

2DL170072

Considérant la délibération du 6 octobre 2016 sur la modification du tracé de la ligne 12 pour desservir le quartier des Géants et le nouveau collège des Saules.

Cette délibération a pris en compte les échanges de la réunion de concertation du 14 juin 2016 avec l'union de quartier des Géants, Grenoble Alpes Métropole et le SMTC et notamment le souhait d'une période expérimentale pour cette modification de tracé.

A la suite de cette période expérimentale, l'évaluation du nouveau tracé de la ligne 12 et les perspectives d'évolution du quartier dans le cadre du projet ANRU ont été présentées à la réunion de concertation du 18 avril 2017 avec l'union de quartier des Géants, la SEMITAG, Grenoble Alpes Métropole et le SMTC.

L'évaluation du nouveau tracé de la ligne 12 et les débats lors de la réunion de concertation des habitants du quartier des Géants le 18 avril 2017 font ressortir d'une part :

- une nette amélioration du nombre de perturbations concernant la ligne 12 (diminution des jets de projectiles et du nombre de déviations de la ligne) ;
- des avis partagés des usagers sur le choix du tracé définitif à retenir pour la ligne 12 ;
- une satisfaction de plus des deux tiers des usagers par rapport à l'accès aux arrêts, la facilité à monter ou descendre du bus, l'ambiance et le sentiment de sécurité de ces nouveaux arrêts malgré un temps d'accès augmenté de 1 à 2 minutes pour certains habitants ;
- un avis unanime des conducteurs de la SEMITAG en faveur du nouveau tracé ;
- une demande de sécurisation et d'amélioration de l'accessibilité pour l'arrêt les Géants direction Maison Neuve. ;
- une demande des usagers de la ligne 12 et des riverains d'apaiser la circulation sur la rue Cure Bourse.

La présentation des perspectives d'évolution du quartier dans le cadre du projet ANRU fait ressortir d'autre part que la démolition de l'ancien collège des Saules et d'anciens logements de fonction, la création d'une nouvelle trame piétonne, la modification du tracé de certaines rues et la création de nouveaux logements sur le Val d'Eybens auront une influence sur le choix définitif du tracé de la ligne 12, aussi les orientations du projet ANRU doivent encore être précisées pour permettre d'éclairer le choix du tracé.

En conséquence, dans l'attente de disposer d'éléments sur l'évolution du quartier avec la définition plus précise du projet ANRU au cours de l'année scolaire 2017-2018, il est proposé de prolonger l'expérimentation du nouveau tracé de la ligne 12 pour un an avec les principes suivants :

- mise en accessibilité de l'arrêt « les Géants » direction Maison Neuve avec création d'un quai provisoire et sécurisation de la traversée piétonne
- repositionnement de l'arrêt les Saules direction Grand Place, déplacement des ralentisseurs associés après concertation des riverains de la rue Cure Bourse et mise en place d'un radar pédagogique sur la rue Cure Bourse
- organisation d'une réunion de concertation publique au 1^{er} semestre 2018 sur le choix définitif du tracé de la ligne 12 au regard de la définition plus précise du projet ANRU
- engagement de ne pas éloigner les arrêts de la ligne 12 de la place des Géants au-delà de la position actuelle de ces arrêts sur le nouveau tracé.

- Adaptation de l'offre - Travaux de chauffage urbain dans le centre-ville de Grenoble et nouveau plan de circulation

2DL170041

La Compagnie de chauffage a débuté des travaux d'envergure sur l'axe Rey-Agutte Sembat-Lyautey, dans le centre-ville de Grenoble. Ces travaux se poursuivront jusqu'au début de l'automne 2017 et reprendront en 2018 (hors période de chauffe).

Un plan de circulation adapté a été mis en place depuis le 18 avril 2017, avec notamment la mise à double sens du boulevard Gambetta entre le boulevard Foch et l'avenue Félix Viallet à tous les véhicules. Afin de limiter les impacts sur les lignes C3/C4, bénéficiant d'un site

propre bus dans le sens Sud-Nord sur le boulevard Gambetta, il a été proposé que la ligne emprunte désormais le Sud de la place Victor Hugo et la rue Béranger au lieu des rues Clôt Bey et Felix Viallet. A cette occasion, l'arrêt *Victor Hugo* des lignes C3/C4 a été déplacé au Sud de la place. Cette mesure va entraîner une économie de 34 000 kilomètres/an soit 26k€/an.

RAPPORTEUR : Françoise GERBIER

- Schéma de mobilité Grand sud - marché 2014-501 VFD - avenant N°7 - adaptation d'offre

2DL170067

La fusion de la Communauté d'agglomération Grenoble-Alpes Métropole, de la Communauté de communes du Sud Grenoblois et de la Communauté de communes du Balcon Sud de Chartreuse, au 1er janvier 2014, a entraîné l'extension du ressort territorial du SMTC de l'agglomération grenobloise.

Cette extension du ressort territorial entraîne la substitution du SMTC, autorité organisatrice des transports urbains, au Département de l'Isère, autorité organisatrice de transports antérieurement compétente, dans l'ensemble de ses droits et obligations résultant des marchés publics passés pour l'exécution des services de transport intégralement effectués dans le nouveau périmètre de transports urbains du SMTC de l'agglomération grenobloise.

Le marché 2011-75 passé avec la SEM VFD a été transféré partiellement du Département de l'Isère au SMTC le 1^{er} juillet 2014 (renommé 2014-501 au SMTC).

Dans le cadre de la mise en œuvre du schéma de mobilité Grand Sud délibéré le 19 mai 2017, le SMTC a décidé la modification de l'offre des lignes N°69, VIZ01, VIZ02, VIZ05 et la suppression de la ligne VIZ09.

Il est proposé de passer un avenant n°7 portant sur la modification de l'offre de ces lignes avec une incidence financière de 312 115,88 € HT.

Le montant initial du marché était de 14 758 657,97 € HT, l'incidence financière cumulée des avenants n°1 à 7 est de moins 295 495,56 € HT, soit -2% par rapport au montant initial.

Le montant du marché après avenants s'établit à 14 463 162,41 € HT.

L'avenant n° 7 au marché 2014-501 entre la SEM VFD et le SMTC est annexé à la présente délibération et prend en compte les modifications d'offre suivantes :

Au 4 septembre 2017, la ligne Flexo 69 est renommée ligne Proximo 23 avec une évolution de son niveau d'offre et de son calendrier cohérent avec cette gamme de ligne du réseau TAG. La gamme de ligne Proximo propose une offre régulière et continue du lundi au dimanche sur les différentes périodes de l'année. L'offre visée en période scolaire repose sur une fréquence à l'heure tout au long de la journée et aux 20 minutes aux heures de pointe. La nouvelle fiche horaire sera précisée par ordre de service.

En lien avec la réorganisation de plusieurs lignes de transports du réseau TAG sur le secteur Grand Sud ainsi qu'au changement d'horaire d'entrée et de sortie du collège des Mattons (Vizille) à la rentrée scolaire 2017, la ligne scolaire VIZ09 est supprimée. L'organisation des lignes scolaires VIZ01, VIZ02, VIZ05 est modifiée pour assurer une desserte coordonnée avec la nouvelle ligne Flexo N°70 mise en place entre Montchaboud, Vizille, Jarrie et Champ sur Drac ainsi qu'avec la nouvelle ligne Proximo 23 dont l'offre est renforcée par rapport à la ligne Flexo 69.

L'avenant n°7 intègre également l'ensemble des ordres de service intervenus depuis septembre 2014 pour ajuster l'offre aux besoins scolaires.

- Schéma de mobilité Grand sud - marché 2014-504 CARPOSTAL - avenant N°5 - adaptation d'offre

2DL170068

La fusion de la Communauté d'agglomération Grenoble-Alpes Métropole, de la Communauté de communes du Sud Grenoblois et de la Communauté de communes du Balcon Sud de Chartreuse, au 1er janvier 2014, a entraîné l'extension du ressort territorial du SMTC de l'agglomération grenobloise.

Cette extension du ressort territorial entraîne la substitution du SMTC, autorité organisatrice des transports urbains, au Département de l'Isère, autorité organisatrice de transports antérieurement compétente, dans l'ensemble de ses droits et obligations résultant des marchés publics passés pour l'exécution des services de transport intégralement effectués dans le nouveau ressort territorial du SMTC de l'agglomération grenobloise.

Le marché 2013-132 passé avec CARPOSTAL a été transféré du Département au SMTC le 1er juillet 2014 (renommé 2014-504 au SMTC).

Dans le cadre de la mise en œuvre du schéma de mobilité Grand Sud délibéré par le SMTC le 19 mai 2017, le SMTC a décidé de modifier les lignes N°65 et N°67 du présent marché pour une mise en œuvre au 4 septembre 2017 avec les mesures suivantes :

- D'une part, le tracé de la ligne Flexo N°65 est prolongé avec cinq nouveaux arrêts desservis par cette ligne entre Eybens le Bourg et Grand Place : les Javaux, l'Illiade, Pré au Crêt, Francois Quesnay et Alpexpo. D'autre part, la desserte de l'arrêt Montchaboud village par la ligne 65 est supprimée. L'offre de la ligne N°65 est renforcée avec une augmentation du nombre de services et une modification de la répartition entre les services réguliers et les services à la demande.
- La ligne Flexo N°67 est modifiée avec l'équipement des deux véhicules affectés à cette ligne avec des racks à vélo.

L'avenant N° 5 porte sur ces modifications d'offre et d'équipement des véhicules. La modification de l'offre de ces lignes a une incidence financière de 329 385.61 € HT.

Cet avenant a été soumis à l'avis de la commission d'appel d'offres du 15 juin 2017.

Le montant initial du marché était de 5 453 284.17 € HT. L'incidence financière cumulée des avenants n°1 à n°5 est de 651 948.64 € HT, soit +11.96% par rapport au montant initial. Le montant du marché après avenant n°5 s'établit à 6 105 232.81 € HT.

L'avenant N° 5 au marché 2014-504 entre CARPOSTAL et le SMTC est annexé à la présente délibération.

Matériel roulant

RAPPORTEUR : Jean-Claude PEYRIN

- Matériel roulant – Programme de renouvellement - acquisition de 35 bus GNV

2DL170079

Le contrat de délégation de service public passé avec la Semitag prévoit le renouvellement du parc de bus par le SMTC pendant la durée de la convention soit du 1^{er} juillet 2013 au 31 décembre 2020.

Ce programme pluriannuel d'investissements prévoit l'acquisition de 35 bus standards en 2017, nécessaires au remplacement du parc vieillissant pour garantir la fiabilité et d'une manière générale la qualité du service offert aux voyageurs.

Il est proposé de lancer une consultation pour l'acquisition de 35 véhicules standards à motorisation GNV, afin de poursuivre l'évolution envisagée vers un parc de matériel roulant à faible émission de polluants.

Cette consultation pourrait être engagée dans le cadre de la centrale d'achat UGAP, qui propose aux collectivités une mutualisation de leurs achats auprès des constructeurs de véhicules.

Par ailleurs, l'équipement des véhicules nécessaire à l'exploitation sur le réseau Tag (SAEIV, écrans, ...) serait confié à la Semitag dans le cadre du programme d'investissement à la charge du délégataire, ceci nécessitant un avenant au contrat de DSP.

A leur réception, les véhicules seront remisés au dépôt de Sassenage qui est équipé d'une station de remplissage. Toutefois, cette solution de remisage entraînant la réalisation de kilomètres non commerciaux supplémentaires, il est proposé de lancer une étude prospective sur les dépôts du réseau TAG afin de déterminer, à l'horizon du prochain contrat de DSP, les besoins de remisage du réseau en fonction notamment des évolutions prévisibles du parc (motorisation des bus, capacités des matériels roulants bus et tramways).

- Mise au gabarit du Pont Malakoff - Approbation des études d'Avant-Projet et lancement de la consultation de travaux

2DL170077

Par délibération du 15 décembre 2016, le Comité syndical a décidé d'assurer la maîtrise d'ouvrage de l'opération de mise au gabarit du pont Malakoff et validé le programme de travaux afin de permettre le passage de tous types de bus.

Il est rappelé que dans le cadre du renouvellement de matériel roulant, l'acquisition de bus passée (hybrides) ou à venir (gaz et électriques), nécessite un gabarit vertical de 3,70 m, correspondant à un gabarit de passage de 3,40 m. L'ouvrage actuel est limité au passage de véhicules de hauteur maximale de 3,10 m.

Ainsi, le bureau d'études SIXENSE - CONCRETE a été missionné en tant que maîtrise d'œuvre pour la partie ouvrage d'art ; Pour sa part, le bureau d'études INGEROP assure la maîtrise d'œuvre de la partie de raccordement à l'ouvrage aux infrastructures des espaces publics riverains.

Le bureau d'études SIXENSE - CONCRETE a rendu la phase Avant – Projet (AVP) de l'opération pour la partie ouvrage d'art qui confirme sa faisabilité technique ; la partie infrastructures est en cours de finalisation des éléments programmatiques et techniques.

Aucun désordre majeur (ni d'ordre structurel, ni d'ordre pathologique) susceptible de remettre en cause la stabilité de l'ouvrage, et donc la faisabilité du projet, n'est observable sur les parties visibles de l'ouvrage.

Les travaux, complexes et contraints, consistent à diminuer l'épaisseur du radier d'environ 30 cm par démolition/reconstruction. Ils comprennent en particulier la démolition complète du radier existant (épaisseur 50 cm) et la mise en œuvre d'un radier neuf d'épaisseur 20 cm ainsi que la création de nouveaux trottoirs.

La démolition du radier induit une redistribution des efforts, avec un surplus de sollicitation sur certains éléments de l'ouvrage. Pendant la durée des travaux, il sera donc nécessaire de mettre en place un système permettant d'empêcher les déplacements horizontaux et maintenir la stabilité de l'ouvrage en phase provisoire.

La présence d'un collecteur dit de « la Mogne » passant sous l'ouvrage rajoute des contraintes d'exécution. Cela nécessite pour ne pas apporter de charges supplémentaires sur ce collecteur, la réalisation de deux files de micropieux de part et d'autre du collecteur. A l'extrémité nord de l'ouvrage pour tenir compte de son altimétrie, l'épaisseur du radier sera réduite.

L'exécution des travaux sera conditionnée à l'usage de matériel, grues et machines de dimension réduite compte tenu du faible gabarit et de l'espace de travaux disponible.

Les travaux pourront être réalisés en maintenant un trafic normal sur le boulevard Jean Pain. Par contre, il n'est pas possible de maintenir la circulation dans l'ouvrage sous alternat. Par conséquent, la circulation sous l'ouvrage sera interdite dans les deux sens de circulation pendant toute la durée des travaux, estimée à 8 mois.

Les impacts sur la circulation, automobile et bus, sont en cours d'analyse pour proposer des itinéraires temporaires alternatifs, dans les 2 sens de circulation.

La durée globale des travaux à ce stade de l'opération est évaluée à 9 mois.

L'estimation financière du coût de l'opération est à ce stade des études ré-estimée à 1 M€ TTC, dont un coût d'investissement travaux évalué à 810 k€ TTC uniquement pour la partie travaux sur la modification de l'ouvrage d'art.

Compte des éléments techniques et financiers du dossier, il est proposé de valider cet avant-projet et de poursuivre les phases de mises en œuvre de ce programme.

Tarifification

RAPPORTEUR : Yann MONGABURU

- Evolution de la grille tarifaire au 1er septembre 2017

2DL170071

Conformément à l'article 19 de la convention de délégation de service public passée entre le SMTC et la SEMITAG concernant l'exploitation du réseau de transport, et sur la base des tarifs définis en euro valeur juillet 2012 en annexe 6 du contrat, le délégataire propose à l'autorité délégante, pour homologation, une grille tarifaire applicable pour la période du 1er septembre 2017 au 31 août 2018.

Dans ce cadre, la grille tarifaire 2017/2018 s'appuie sur :

- La convention de DSP qui tient compte, pour l'établissement des recettes forfaitaires de l'exploitant, d'une hypothèse de relèvement des tarifs de 1 % au-delà de l'inflation moyenne annuelle sur la durée du contrat (l'hypothèse d'inflation moyenne pour l'année 2017 est de 1 % - source : loi de finance 2017).
- La grille tarifaire de septembre 2016 qui a conduit à une évolution tarifaire moyenne négative de - 0,8 % (au lieu des + 0,7 % préconisé par l'exploitant en référence au contrat de DSP), soit un rattrapage à effectuer de + 1,5 %.
- L'actualisation de l'inflation de 2016 qui s'élève à + 0,1 % au lieu de l'hypothèse de + 0,5 % retenue par l'exploitant dans sa proposition d'évolution des tarifs au 1er septembre 2016, soit - 0,4 % au titre du rattrapage de l'inflation constatée,
- L'amélioration de l'équité tarifaire entre les tranches d'âge (+ 0,2 %) par une augmentation du tarif pour les personnes de + de 75 ans.

La proposition de hausse tarifaire moyenne au 1^e septembre 2017 est donc de + 3,3 % (1 % + 1 % + 1,5 % - 0,4 % + 0,2 %).

Les évolutions de tarifs se déclinent de la manière suivante :

Sur les titres à voyages : une évolution de 6,9 % en moyenne, liée d'une part au transfert de la mobilité des personnes de plus de 75 ans vers les titres à voyages, et d'autre part à la hausse de + 5 % sur les cartes 10 voyages tarif réduit et 30 voyages dans un objectif de disparition de ces titres dans 2 ans. Les titres unitaires évoluent de + 0,10 €.

Sur les abonnements : une évolution de 0,6 % en moyenne, liée d'une part à une stabilité des titres 4-17 ans, 18-24 ans ainsi que des titres pastel, et d'autre part à une hausse d'environ 3 % sur les titres + de 65 ans, et une hausse pour les titres tout public (25-64 ans) et PDE de 5 %.

S'agissant des abonnés de plus de 75 ans, les données issues de l'enquête menée en 2015 par l'AURG sur le taux d'effort des ménages permettent d'envisager un rapprochement graduel du tarif + de 75 ans avec le tarif + de 65 ans :

- La mobilité est relativement stable en transports collectifs : 0,5 déplacements en TC par jour puis 0,4 déplacements par jour après 75 ans ;
- La médiane des revenus fiscaux après 75 ans est d'un niveau comparable à celle des 30-49 ans.

S'appuyant sur les disparités entre la capacité contributive et le tarif acquitté par cette tranche d'âge, l'avantage tarifaire accordé aux personnes de plus de 75 ans doit être reconsidéré.

Il est proposé de porter l'abonnement annuel pour les personnes de plus de 75 ans de 36 €/an à 136 €/an, avec pour objectif de reconduire cette évolution en 2018, ce qui correspondra à un niveau tarifaire similaire à l'abonnement annuel Pastel 4.

Des travaux seront engagés à l'automne sur la question des évolutions tarifaires pluri-annuelles de la grille. L'accompagnement d'un bureau d'études spécialisé est à prévoir, notamment pour la définition d'une grille tarifaire équitable, simplifiée et soutenable sur le plan financier. La constitution d'un panel citoyens d'usagers et de non-usagers des transports publics permettra également de recueillir l'avis des citoyens quant aux adaptations nécessaires en ce sens.

En parallèle, il sera étudié la mise en place de services complémentaires adaptés aux déplacements occasionnels des personnes âgées (type vélos-taxis), de veiller à l'accompagnement de ces personnes pour l'accès à la tarification solidaire et au tarif le plus adapté à leurs besoins en termes d'usage du réseau de transport en commun.

La grille tarifaire intègre :

- la création du titre M'PRO qui viendra progressivement se substituer au Pass Salarié. Ce titre M'PRO, proposé aux entreprises signataires d'un Plan de Mobilité bénéficie d'un tarif incitatif, soit une réduction de 8 % par rapport à l'abonnement annuel plein tarif,
- la création d'un titre unitaire par SMS, dont le montant est identique au prix du titre unitaire vendu à bord des véhicules. Cette option d'achat ne nécessite aucun investissement, les frais de gestion étant pris en charge par l'exploitant. Le voyageur souhaitant bénéficier de ce service, enverra un code par SMS et recevra en retour un numéro de billet valable 1h, vérifiable par les contrôleurs voyageurs. L'usage est directement facturé par l'opérateur de téléphonie qui reversera, par l'intermédiaire du gestionnaire de service, sa quote-part à l'exploitant,
- la déclinaison de l'abonnement pastel 4 sous forme annuelle pour les + de 65 ans.

L'impact de l'ensemble de ces mesures est évalué (hors glissements tarifaires) à + 1 100 K€ HT par rapport aux tarifs 2016.

- Avenant n° 4 à la convention relative à des accords tarifaires avec la Région Auvergne Rhône-Alpes

2DL170070

Par convention du 23 mars 1999, le Syndicat Mixte des Transports en Commun et la Région Auvergne Rhône-Alpes se sont accordés pour autoriser les usagers titulaires d'un titre TAG à utiliser les trains TER Auvergne Rhône-Alpes à l'intérieur du ressort territorial du SMTC.

La mise en place de ce dispositif ayant des incidences financières pour les différents partenaires, un système de compensation a été mis au point et contractualisé dans cette convention.

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

Le périmètre de cet accord a été étendu, par voie d'avenants, à l'ensemble des gares ayant intégré le ressort territorial du SMTC. Par avenant n° 3, les parties ont également convenu de fixer la fin de validité de la convention au 31/08/2017 et d'engager une étude sur l'évolution de la fréquentation, les modalités de suivi et de compensation liée au manque à gagner dans le cadre de cet accord.

Une étude a été menée par la société ENOV en octobre 2016 à la demande de la SNCF et de la Région Rhône-Alpes, à laquelle le SMTC a participé à hauteur d'un tiers de la dépense (soit 5 330 € HT).

L'enquête, réalisée dans les 7 gares (hors Grenoble) situées sur le territoire de la métropole grenobloise, a permis de déterminer que 7 280 trajets hebdomadaires, internes au ressort territorial du SMTC, sont effectués en TER, et que 75 % d'entre eux sont effectués avec un titre TAG.

Sur cette base, il est proposé de substituer la formule de calcul en vigueur par un forfait annuel de 213 000 € TTC en compensation de la perte de recettes pour la SNCF du fait de l'usage des trains avec un titre TAG et de proroger jusqu'au 31/12/2018 la validité de la

convention en vigueur. Le montant total dû pour la période du 1^{er} septembre 2017 au 31 décembre 2018 s'élèvera ainsi à 284 000 € TTC.

La compensation tarifaire demandée au titre de 2017, pour la période du 1^{er} mars 2016 au 29 février 2017, s'est élevée à 233 460,82 € TTC.

Les parties conviennent de poursuivre la réflexion sur l'évolution du dispositif au 1^{er} janvier 2019.

- Tarifification multimodale - Evolution tarifaire des titres TER+TAG et TER+TCL+TAG pour l'année 2017/2018

2DL170069

Les titres combinés TER+TAG et TER+TCL+TAG ont été mis en place en 2008 afin de faciliter les déplacements multimodaux sur la région urbaine grenobloise et le bassin lyonnais. Ces abonnements mensuels permettent de combiner un parcours ferroviaire TER et la libre circulation sur le réseau urbain grenoblois (TER+TAG) et le réseau lyonnais (TER+TCL+TAG).

Ces deux tarifications combinées se déclinent chacune en deux formules : un abonnement mensuel tout public et un abonnement mensuel réduit accessibles aux étudiants et apprentis de moins de 26 ans.

Les modalités de construction tarifaire de ces titres multimodaux s'appuient sur des réductions par rapport à l'achat séparé des titres monomodaux et l'accès aux avantages offerts par chacun des réseaux de transport à ses abonnés.

L'effort financier réalisé par les collectivités couplé à un usage simplifié avec une seule carte OÙRA! utilisable sur les réseaux TER, TCL et TAG, ont permis d'accroître fortement le nombre d'abonnés multimodaux. 29 686 abonnements multimodaux ont été vendus en 2016. S'agissant de l'évolution tarifaire de ces titres pour l'année 2017/2018, il est proposé d'appliquer une hausse de 5,56 % sur la construction tarifaire des titres combinés tout public, et de n'appliquer aucune augmentation de la part SMTC sur la construction des titres combinés tarif réduit.

La quote-part du SMTC constituant la tarification de ces titres sera donc de :

- 42,60 € pour le titre TER+TAG tout public,
- 27,60 € pour le titre TER+TCL+TAG tout public,
- 15,00 € pour le titre TER+TAG tarif réduit,
- 11,50 € pour le titre TER+TCL+TAG tarif réduit

En application de la convention 2016-2018 définissant la mise en œuvre de cette tarification multimodale entre les bassins de vie lyonnais et grenoblois, la part respective des recettes revenant à chacune des collectivités évolue mécaniquement selon l'augmentation annuelle décrite ci-dessus.

- Offre d'essai M'Pro sur le réseau Tag

2DL170062

Depuis août 2015, la loi de Transition Énergétique pour une Croissance Verte (TECV) (article 51) rend obligatoire, au 1^{er} janvier 2018, la mise en place d'un Plan De Mobilité* (PDM), déposé auprès de l'autorité organisatrice des transports, pour les entreprises de plus de 100 salariés sur un même site.

Afin que les établissements concernés s'impliquent au mieux et qu'ils soient accompagnés dans la réalisation de leurs Plans de Mobilité, le SMTC a décidé de mettre en œuvre une démarche de partenariat et de labellisation pour les plans de mobilité dénommée « M'Pro », en mettant en avant l'ensemble des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle et différentes solutions de déplacements. Dans un premier temps, cette démarche sera formalisée par la signature d'un acte d'engagement, puis d'une convention bilatérale - d'une durée de 2 à 3 ans selon les effectifs - engageant les différentes parties sur des actions ciblées.

Dans ce cadre, et dès signature de l'acte d'engagement M'Pro, il est proposé une opération « offre d'essai » pour les employés des établissements signataires. Elle permettra au bénéficiaire de découvrir une nouvelle façon de se déplacer, en circulant de façon illimitée sur l'ensemble du réseau TAG gratuitement, sur une période de 30 jours à compter du chargement du titre dans la carte à puce Oûra.

Le SMTC s'engage à financer la création de la carte Oûra et l'abonnement de 30 jours.

Le budget annuel maximal de l'opération est fixé à 15 000 €.

Cette offre s'adresse aux personnes de 25 à 64 ans n'ayant souscrit aucun abonnement mensuel et/ou annuel durant les 3 dernières années précédant la demande. Les autres profils disposent en effet déjà d'offres commerciales avec un niveau de réduction significatif. Ce dispositif entrera en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2018.

Relations avec les usagers et opérateurs de mobilité

RAPPORTEUR : Francie MEGEVAND

- Délégation de service public - Exploitation du réseau de transport urbain de l'agglomération grenobloise - Approbation du rapport annuel du délégataire 2016

2DL170064

Au cours de l'année 2016, la SEMITAG a exercé son activité dans le cadre contractuel d'une délégation de service public, par laquelle le SMTC lui a confié l'exploitation du transport urbain de voyageurs dans l'agglomération.

Conformément à l'article 29.2 de la convention de délégation de service public - Exploitation du réseau de transport urbain de l'agglomération grenobloise, le délégataire adresse chaque année à l'autorité délégante un rapport comportant notamment une présentation du service délégué, les données comptables et financières retraçant la totalité des opérations, une présentation des méthodes et des éléments de calcul économique, un état des variations du patrimoine immobilier, un état du suivi du programme d'investissements, un inventaire des biens, et une analyse de la qualité du service

Compte tenu des exigences réglementaires et contractuelles, la SEMITAG a rendu son rapport le 31 mars 2017. Il se compose de 3 parties et se trouve joint en annexe à la délibération :

- L'exploitation du réseau de transport
- L'économie de la délégation de service public
- Le bilan et le compte de résultat de l'entreprise

- Délégation de Service public - Exploitation Réseau de Transport urbain de l'agglomération grenobloise - Rapport annuel des représentants du SMTC auprès de la SEMITAG - Exercice 2016

2DL170066

Le Code général des collectivités territoriales dispose en son article L 1524-5 que « les organes délibérants des collectivités territoriales et de leurs groupements actionnaires se prononcent sur le rapport écrit qui leur est soumis au moins une fois par an par leurs représentants au conseil d'administration ou au conseil de surveillance (... de la société d'économie mixte ...) ».

Conformément à cette disposition, les représentants du SMTC au conseil d'administration de la SEMITAG, Mmes et MM TROVERO, PEYRIN, GERBIER, MEGEVAND et BUSTOS soumettent au comité syndical un rapport présentant l'activité, la gestion et la situation financière de l'entreprise pour l'année 2016. Celui-ci se trouve en annexe à la délibération.

Patrimoine - Foncier

RAPPORTEUR : Elisabeth LEGRAND

- Extension de la ligne A du tramway de l'agglomération grenobloise à Pont de Claix-Flottibulle - Acquisition foncière - Cession de la SCI du GRINGALET - Commune de Le Pont de Claix

2DL170075

Par délibérations des 16 décembre 2013 et 24 février 2014, le comité syndical du SMTC a décidé d'approuver le programme de l'opération d'extension de la ligne A de tramway à Pont de Claix-Flottibulle et d'engager sa réalisation.

Pour réaliser ce projet, il est nécessaire de procéder à des acquisitions foncières pour permettre d'élargir l'emprise publique permettant de restituer toutes les fonctionnalités des espaces publics réaménagés. Pour cela, une procédure de déclaration d'utilité publique a été engagée. Cependant, les services du SMTC ont d'ores et déjà entrepris des négociations amiables avec les propriétaires concernés.

Dans le cadre de ces négociations, la SCI du GRINGALET représentée par ses co-gérants : Monsieur Marc Jean-Michel AUDRAIN et Madame Nicole Renée Georgette AUDRAIN a signé une promesse de vente en date du 29 mai 2017, concernant le bien situé sur la commune de Le Pont de Claix, aux conditions de prix de l'avis des Domaines en date 19 mai 2017.

Le bien précité figure au cadastre sous la référence suivante :

Parcelles	Adresse	Nature	Superficie parcelle m²	Emprise m²	Prix
AL 267	Gringalet	terrain	2 299m ²	183 m ²	31 200.00 €

En conséquence, il vous est proposé de bien vouloir procéder à cette acquisition au prix global de 31 200,00 € (toutes indemnités comprises) ce prix se décomposant de la façon suivante :

Prix : (183 m ² x 150 €)	27 450.00 (euros)
Remploi :	3 745.00 € (euros)
Total :	31 195.00€ (euros)
Total arrondi	31 200.00 € (euros)

Personnel et Administration générale

RAPPORTEUR : Marcel REPELLIN

- Fixation des indemnités de fonction des élus du SMTC

2DL170061

Cette délibération vise à prendre en compte les modifications de janvier 2017 concernant les indemnités de fonction des élus du syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise (SMTC).

Indemnités de fonction des élus

Le calcul des indemnités de fonction des élus du SMTC est fixé en application du code général des collectivités territoriales (articles L.5216-4 – L.5216-4-1 – L.5211-12 - R.5216-1).

Pour mémoire, il est rappelé que les indemnités de fonction :

- sont fiscalisées (article 28 de la loi 92-108 du 3 février 1992) ;
- constituent une dépense obligatoire pour les collectivités locales (articles L.2321-2-3°, L.3321-1-2° et L.4321-1-2° du Code Général des Collectivités Territoriales) ;

- sont déterminées en appliquant un pourcentage au montant du traitement mensuel correspondant à l'indice brut terminal de l'échelle indiciaire de la fonction publique, s'agissant des indemnités maximales ;

- sont fondées sur les indices de références, indice brut maximal – indice majoré maximal, conformément aux dispositions du décret n° 2017-85 du 26 janvier 2017.

Cette dernière disposition de janvier 2017 impose de mettre à jour les délibérations antérieures relatives aux indemnités de fonction d'élus qui ne faisaient pas référence à l'indice terminal. En effet ces délibérations faisaient référence à l'indice 1015 et non à l'indice brut terminal, désormais 1022, cet indice évoluera en fonction des textes en vigueur. Ainsi, en cas de nouvelles modifications, une délibération complémentaire ne serait plus nécessaire.