

Yann MONGABURU  
Hôtel de Ville  
11 bd Jean Pain  
CS 91066  
38021 Grenoble cedex 1

Monsieur Bernard LEJEUNE  
Président,  
Chambre régionale des Comptes Auvergne-Rhône-Alpes  
124-126 boulevard Vivier Merle  
CS 23624  
69503 LYON cedex 03

Grenoble,  
Le 8 novembre 2021.

Vos références. D 212 175

**Objet. Contrôle des comptes et de la gestion du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération grenobloise.**

Monsieur le Président,

Par lettre citée en référence, vous m'avez transmis, en qualité d'ancien président, les observations définitives de la Chambre que vous présidez, observations relatives au contrôle des comptes et de la gestion du SMTC pour les exercices 2014 et suivants.

Je vous en remercie et regrette en tout premier lieu que, comme vous le soulignez dans votre rapport, le Syndicat Mixte ne vous ait pas transmis au cours de la procédure l'ensemble des documents que vous avez légitimement sollicités pour effectuer la mission de contrôle entre septembre 2020 et septembre 2021. Votre rapport aborde principalement 5 points sur lesquels je viens par la présente vous partager mes observations :

- la transformation institutionnelle du SMTC en SMMAG
- la planification et la programmation des mobilités (PDU)
- l'autonomie et l'organisation du syndicat mixte, notamment à l'égard de Grenoble Alpes Métropole
- la Délégation de Service Public à la SEMiTag, son pilotage et la transformation en SPL
- la situation financière du Syndicat Mixte

La transformation institutionnelle du SMTC en SMMAG

Comme vous le soulignez, dès votre rapport de 2012 vous recommandiez une évolution institutionnelle du Syndicat Mixte. Les exercices 2014 et suivants ont eu comme première priorité d'engager cette évolution dans un contexte de fortes modifications législatives.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2014, la fusion de la communauté de communes du Balcon sud de Chartreuse, de la communauté de communes du Sud Grenoblois et de la communauté d'agglomération Grenoble-Alpes Métropole élargit conséquemment le périmètre de transports urbains du Syndicat qui passe alors de 26 à 49 communes à desservir. Cet élargissement territorial a donné lieu à études, concertations puis avenants afin d'ajuster d'harmoniser la tarification et de renforcer l'offre en conséquence.

La loi du 27 janvier 2014 d'affirmation des métropoles (MAPTAM) remplace effectivement les Autorités Organisatrices de Transports (AOT) en Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM), ce qui donnera lieu à un transfert de compétences de la Métropole vers le Syndicat.

En août 2015, la loi NOTRe a transformé les PTU en ressort territorial.

Deux ans plus tard, en 2017, les ministères de la Transition Ecologique et Solidaire et des Transports lancent les Assises Nationales de la Mobilité afin d'engager de profondes évolutions législatives. Le

SMTC s'est fortement engagé dans ces Assises et dans la préparation de la loi d'orientation des mobilités. Dès sa séance du 9 novembre 2017, le Comité Syndical du SMTC a adopté à l'unanimité sa contribution aux Assises afin de contribuer aux évolutions législatives qui seront menées par la loi d'orientation des mobilités (LOM) en 2019 et la loi Climat et Résilience en 2021.

Dans ce contexte, le travail de transformation du SMTC en SMMAG que met en évidence la Chambre, est conforme aux évolutions législatives et à la recommandation n°1 du précédent rapport de la CRC de 2012. Bien que la version précédente du code des transports n'interdisait pas explicitement la participation du Département, la loi d'orientation des mobilités a été l'opportunité de préciser explicitement dans le code le droit des départements d'être membres des Syndicats Mixtes et cet élément est donc venu conforter la possibilité pour le Département de l'Isère de poursuivre sa participation au SMMAG au-delà du fondement du protocole d'accord de 2015.

Cette transformation est aussi le résultat d'un travail partenarial avec les territoires voisins du Voironnais et du Grésivaudan dès 2014 (coordination des réseaux, accords tarifaires, comité de pilotage du Pass' Mobilités, association au projet GREAT, etc). De même, au-delà des obligations légales, les territoires voisins ont été pleinement associés, de 2016 à 2018, à l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains et dès l'arrêt du PDU, une démarche a été engagée à l'échelle de 11 EPCI, avec le Département, la Région et l'Etat, afin de préfigurer l'évolution du Syndicat, son périmètre fonctionnel et géographique et d'anticiper les effets de la Loi d'orientation des mobilités. Plusieurs comités de pilotage se sont tenus sous la présidence de la Région Auvergne Rhône-Alpes pour ce faire, ainsi qu'une étude de besoins de mobilité confiée à l'AURG et une étude de préfiguration juridique confiée à un cabinet juridique par la Région.

L'adhésion de la communauté de communes du Grésivaudan et son transfert plein de compétence, le transfert plein de compétence de Grenoble Alpes Métropole, et l'adhésion et le transfert partiel de compétences de la communauté d'agglomération du Pays Voironnais furent effectives au 1<sup>er</sup> janvier 2020.

La Chambre reconnaît la cohérence de ce travail et cette évolution même si elle note la suspension, que nous espérons provisoire, des démarches de constitution effective du SMMAG à compter de 2020. Ainsi, en est-il de l'accueil de nouveaux EPCI du bassin de mobilité au sein du syndicat, du contrat opérationnel de mobilité que la Loi d'orientation des mobilités prescrit notamment pour renforcer la coopération avec la Région et le Département, du transfert ou délégations de lignes de transports régionales pourtant comprises intégralement dans le nouveau ressort territorial du syndicat et alors que la procédure de l'article L3111-8 du code des transports fut engagée en juin 2020 par le précédent exécutif.

#### La planification et la programmation des mobilités (PDU)

Parallèlement à cette évolution institutionnelle substantielle, la Chambre relève qu'un document de planification a enfin été adopté en 2019, après des années d'absence de PDU pour le territoire.

L'absence de plan précédemment en vigueur n'a évidemment pas permis de faire le bilan de plans qui ont soit été annulés par la justice administrative soit n'avaient pas été adoptés après leur phase d'étude et d'élaboration.

Son élaboration a été lancée par délibération du 6 octobre 2016, il fut arrêté par délibération du 5 avril 2018 à l'unanimité et adopté à l'unanimité par délibération du 8 novembre 2019. Il ne fit l'objet d'aucun contentieux.

Le 19 avril 2021, la commission européenne lui a décerné le prix de la planification urbaine durable en soulignant que le « *Plan de Mobilité Urbaine Durable (SUMP) du SMMAG fixe des objectifs clairs et ambitieux pour Grenoble-Alpes, qui visent à rendre la mobilité durable accessible à tous, privilégier les modes de déplacements actifs et partagés, et rendre les déplacements urbains plus interconnectés. Le jury a été particulièrement impressionné par l'approche intégrée et structurée du SMMAG, qui vise à répondre aux besoins de mobilité de tous les usagers des transports publics, y compris les groupes socialement vulnérables.* ».

Si le comité de pilotage, puis le comité syndical, ont préféré aux classiques parts modales de donner au PDU des objectifs en terme de kilomètres parcourus en véhicules motorisés (et de transition énergétique), c'est car ce critère est apparu au cours des études exploratoires bien plus adapté –et corrélé– à l'objectif premier assigné au PDU lors de la délibération de 2016 : *« Contribuer à la transition vers des modèles résilients et faiblement émetteurs de gaz à effet de serre et lutter contre le changement climatique pour rester en dessous des 2°C d'augmentation de la température mondiale conformément aux engagements de la France issus de la COP 21 »*. Notons d'ailleurs que postérieurement à l'adoption du PDU, la loi d'orientation des mobilités a, par l'article L1214-1 du code des transports, assigné comme objectif aux plans de mobilité qu'ils visent à *« contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité. »*

La Chambre exprime une insuffisance d'études prospectives *« et notamment leur absence entre 2016 et 2018 »*, période qui couvre les 2 années d'élaboration du Plan de Déplacements Urbains, par définition riches en études exploratoires et prospectives. Durant les exercices 2014 et suivants, la Métropole a mené des études qui relevaient de l'AOM (avant le transfert de compétence pleinement opéré au 1<sup>er</sup> janvier 2020) et qui ont pleinement participé de fait à l'élaboration de la stratégie concernant le schéma cyclable primaire et secondaire, les mesures d'accompagnement à la création d'une Zone à Faibles Emissions, le schéma directeur des bornes de recharge électrique et des ravitaillements GNV, le potentiel et la faisabilité d'une société locale de transition énergétique des véhicules, des études sur le potentiel et la faisabilité du RER (en liaison avec la Région et la SNCF). Le Syndicat Mixte a lui aussi mené ou commandé de multiples études concernant le taux d'effort des ménages à l'égard de la tarification des transports publics, la vulnérabilité énergétique des ménages notamment eu égard à leurs mobilités, le schéma de mobilité Grand Sud, le potentiel et le modèle économique du covoiturage (dans le cadre du projet GREAT), l'opportunité et la faisabilité du tram-train dans le Sud Grenoblois, des études annuelles concernant la régularité et l'amélioration des temps de parcours des lignes de bus, l'opportunité et la faisabilité d'un Bus à Haut Niveau de Service de Montbonnot à Grenoble, les études préalables au Pôle d'Echange des Sablons, une étude concluant à des scénarii de maillage de réseau de tramway, une étude prospective sur l'adaptation et la création de dépôts de bus et tramway, un sourcing concernant l'achat de nouvelles rames de tramway de grande capacité, une étude sur la faisabilité et la modélisation d'une tarification au revenu des mobilités et une étude sur l'opportunité, la faisabilité et les effets d'un péage urbain.

Vous constaterez aisément que les études prospectives menées sont bien plus fournies que la liste synthétique présentée en page 15 du rapport.

C'est à ce jour la question de l'évaluation annuelle du Plan de Mobilité qui nous semble posée, telle que prévue dans l'orientation 17 du PDU, afin de mesurer régulièrement l'avancement de la programmation du Plan et de vérifier l'atteinte ou non des objectifs à travers des indicateurs objectifs.

Cette évaluation nous paraît d'autant plus utile que, comme vous le relevez, le code des transports prescrit dans ses articles L1214-22 et D1214-6 la nécessité d'élaborer un nouveau Plan ou de modifier le Plan adopté d'ici janvier 2023 au vu de l'évolution du ressort territorial postérieurement à son adoption. Ce besoin avait d'ailleurs été anticipé par le précédent exécutif et avait orienté le choix d'augmenter substantiellement les crédits en direction de l'AURG pour l'année 2020 afin de mener les études préalables à une procédure simplifiée.

Concernant le téléphérique urbain, nous recevons avec beaucoup d'attention le questionnement sur le Marché Global de Performance, d'autant que le choix de cette procédure était une première pour le Syndicat. La Chambre questionne par ailleurs l'opportunité du projet de câble de plaine entre Saint-Martin-le-Vinoux et Fontaine. L'opportunité du projet a été étudiée et concertée effectivement initialement par la Métropole avant que la maîtrise d'ouvrage ne soit transférée au Syndicat Mixte. C'est d'ailleurs les expressions légitimes questionnant la priorisation des investissements lors de la concertation préalable de 2015 qui ont provoqué le lancement de l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains en 2016 par le Syndicat. Pour autant, le Syndicat a confirmé la pertinence du projet en l'inscrivant dans le cadre d'un schéma global de redéfinition du réseau de transports qui a été délibéré par le comité syndical. Aussi, la pertinence du projet doit être analysée à nos yeux non seulement dans son articulation avec la planification urbaine du secteur sur les Portes du Vercors, la Presqu'île et la rive droite de l'Isère mais aussi dans le calendrier et la convergence avec la

programmation du PDU : maillage du réseau de tramway menant à 6 lignes de tram interconnectées par le câble, potentiel de parkings-relai identifiés en entrée d'agglomération et sur les coteaux, interconnexion avec le Bus à Haut Niveau de Service de Montbonnot à la Presqu'île, réalisation des aménagements cyclables (notamment sur la rive gauche).

C'est donc à l'aulne de l'évaluation annuelle de la mise en œuvre de la programmation du PDU que la pertinence des projets doit être désormais questionnée, et notamment au vu des engagements du Syndicat à réaliser dans les temps programmés les projets d'investissements lourds en direction des autres branches et secteurs du ressort territorial, notamment de la programmation du RER, du BHNS, du maillage et cadencement du réseau et du tram-train vers Vizille. A notre sens, l'opportunité ne peut être analysée isolément des projets connexes et de la priorisation d'ensemble du Plan de Déplacements urbains, c'est en tous cas le sens des délibérations prises par le Comité Syndical depuis que le Syndicat a récupéré la maîtrise d'ouvrage du projet.

#### L'autonomie et l'organisation du Syndicat Mixte, notamment à l'égard de Grenoble Alpes Métropole

La critique générale et principale de la Chambre est en grande partie fondée et connue. Un début de réorientation a été engagé et s'est conclu par de nouvelles conventions de mise à disposition délibérées le 7 juillet 2016. Comme votre rapport le note, ces nouvelles conventions ont permis de clarifier –et diminuer- les facturations de la Métropole à l'égard du SMTC à compter de 2017. Je note d'ailleurs que nombre de vos observations concernant la gestion du syndicat -partie 5 du rapport- sont communes avec le rapport que vous avez rendu pour la gestion de Grenoble Alpes Métropole et méritent toute notre attention. Je tiens néanmoins à vous informer que les places issus des partenariats avec les clubs sportifs ont été mises à disposition des usagers du réseau, notamment dans le cadre de campagnes de promotion de la tarification solidaire ou de fidélisation, et que les contrats avec les clubs sportifs ont été modifiés durant la période contrôlée afin d'intégrer des campagnes de recueil de données de mobilités par les clubs dans l'objectif de pouvoir ajuster le plan local de déplacements liés au Stade et aux grands événements et les moyens mis par le Syndicat lors des grands événements du territoire.

Nous prenons note et partageons que la « *refonte de l'organigramme métropolitain doit constituer la première étape de la définition d'une nouvelle organisation pour le SMMAG, socle d'une autonomie réelle* ». Cette perspective fut travaillée durant l'exercice 2019 en vue de la transformation du SMTC en SMMAG et en vue de l'adhésion de nouveaux EPCI. Les transferts pleins et entiers de la compétence AOM du Grésivaudan et de la Métropole en direction du SMMAG nous paraissent susceptibles de faciliter d'une part le transfert des agents relevant de cette compétence et d'autre part d'une refondation des conventions de mises à disposition pour les agents à faible quotité de travail syndicale. C'est d'ailleurs la raison qui avait motivé l'échéance du 31 décembre 2020 pour la fin des conventions de mise à disposition.

Durant les exercices 2019 et 2020, de premières réunions ont été engagées avec le personnel mis à disposition par les 3 intercommunalités afin de construire un premier organigramme transitoire, débattu en CTP, et un organigramme cible dont l'échéance était alors fixée au 1<sup>er</sup> janvier 2022. Ce travail mérite d'être poursuivi afin de constituer pleinement l'autonomie et la robustesse du Syndicat, pour laquelle la nomination d'une Direction Générale des Services propre au SMMAG reste un préalable.

La transformation du SMTC en SMMAG rend cela encore plus indispensable à la fois pour garantir le respect de chacun des membres du Syndicat, l'autonomie du Syndicat, la posture et l'impartialité de ses agents ainsi que l'autorité fonctionnelle effective du président sur les agents.

#### La Délégation de Service Public à la SEMiTag, son pilotage et la transformation en SPL

Notons préalablement, que parallèlement à la transformation institutionnelle et à l'élaboration du PDU, les indicateurs retenus par la Chambre démontrent une amélioration du service rendu aux usagers. Le taux d'utilisation du réseau a progressé de 9.1% entre 2014 et 2019, sa fréquentation de 6.9% sur la même période et le taux de couverture des recettes s'est amélioré passant de 31.1% en 2014 à 35.15% en 2019.

Concernant le contrat de DSP avec la Semitag, il est indiqué en synthèse du rapport que *"son exécution a donné lieu depuis à de nombreux avenants susceptibles d'avoir modifié de façon substantielle l'économie de la DSP"*. Si le nombre d'avenants est avéré –nous y reviendrons– l'économie générale de la DSP nous semble avoir été préservée. En effet, les indicateurs de performance clés du réseau que vous publiez en page 25 du rapport montrent que le nombre de kilomètres a augmenté de 7,2% alors que la dépense par kilomètre a diminué pendant la durée du contrat de 0,4%. Ces indicateurs mettent en évidence l'amélioration de la performance du réseau simultanément à la réintégration au sein de la DSP de nombreuses lignes précédemment en marchés publics. En effet, l'augmentation en 2019 des kilomètres réalisés dans le cadre de la DSP correspond à l'intégration au sein de la DSP de lignes auparavant exploitées dans le cadre de marchés publics, attribués par le Département préalablement au transfert de ces lignes au SMTC en 2014 lors du changement de périmètre de syndicat. Le tableau 23 en page 55 illustre d'ailleurs la stabilité de l'économie de la Délégation de Service Public sur les exercices 2014 à 2018, l'année 2019 correspondant à l'intégration à la DSP des lignes précédemment en marchés.

Il convient par ailleurs de préciser que la Semitag étant devenue une société dédiée à l'exploitation du réseau à l'issue du renouvellement du contrat de DSP en 2013, n'était pas amenée à se porter candidate à des marchés publics dans le cadre de consultations lancées par le SMTC. C'est la raison pour laquelle les administrateurs de la Semitag n'ont pas été exclus de la Commission d'Appel d'Offres. A contrario, le Syndicat a scrupuleusement veillé à ce qu'aucun administrateur de la Semitag ne siège en Commission de Délégation de Service Public, compte tenu que c'est cette instance qui était chargée d'instruire les avenants au contrat de Délégation de Service Public. Cette commission a été régulièrement réunie préalablement à chacun des avenants et les rapports annuels des représentants au sein de la Semitag ont bien été délibérés chaque année durant les exercices 2014 à 2019, ainsi que la présentation du rapport en Commission Consultative des Services Publics Locaux et au Comité syndical. Je regrette que ces documents ne vous aient pas été transmis par le Syndicat.

En prévision du renouvellement de la Délégation de Service Public venant à échéance initialement en 2020, le Syndicat s'est adjoint les services d'un cabinet conseil afin de préparer les conditions du futur contrat et le choix du mode de gestion. Au cours de ces études préalables menées sous la responsabilité d'un comité de pilotage pluraliste, il s'est avéré que la volonté confirmée de contrôle public de l'exploitant laissait 3 possibilités de modes de gestion pour la future Délégation de Service Public : la régie, la SEMoP et la SPL. Ces débats ont été aussi menés avec la Commission Consultative des Services Publics Locaux.

Le modèle de SEMoP tenait l'avantage de contrôle public et de mise en concurrence préalable du partenaire industriel mais se révélait moins agile au cours de la vie du contrat. L'expérience des derniers exercices qui ont effectivement mené à de nombreux avenants pour ajuster l'offre de services, tout en respectant l'économie générale du contrat, ont convaincu les élus à faire le choix d'un mode de gestion plus agile pour l'avenir, et ce, d'autant que la probabilité d'une nouvelle évolution du ressort territorial était forte –et s'est depuis avérée. C'est donc pour ce double motif – agilité et contrôle public- que le choix s'est porté sur la Société Publique Locale. Par la suite, le besoin de préparer la transformation de la Société d'Economie Mixte en Société Publique Locale et de conclure une nouvelle Obligation de Service Public ont effectivement conduit à une prolongation de la DSP compatible avec ses travaux. Vous notez le besoin de renforcer le contrôle du prestataire compte tenu du choix de la Société Publique Locale comme mode de gestion ; c'est l'un des éléments inscrit dans la délibération du Comité Syndical concernant le choix du mode de gestion.

#### La situation financière du Syndicat Mixte

Les principales Autorités Organisatrices de la Mobilité font face à une situation financière fragile suite à la pandémie de Covid, n'ayant pas bénéficié ni d'une compensation des décisions gouvernementales les affectant ni d'un soutien financier à la résilience face aux modifications de comportements en mobilité et démobilité (notamment télétravail).

Au-delà, l'analyse de la situation financière avant la crise covid met en avant les différents choix faits par les collectivités (Protocole avec le département et diminution de la contribution de Grenoble Alpes Métropole) avec une subvention à l'exploitation –hors exercice 2016- passant en 5 années de 74 à 23

millions d'euros. En complément de votre tableau 25 en page 57 qui synthétise les subventions de fonctionnement, vous trouverez ci-dessous un tableau présentant les subventions en fonctionnement et en investissement du Département et de la Métropole.

| en M€                    | 2014         | 2015         | 2016         | 2017         | 2018         | 2019         | 2020         |
|--------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Fonctionnement Métropole | 36,76        | 25,26        | 14,00        | 11,00        | 11,06        | 11,17        | 14,92        |
| Actifs Métropole         | -            | -            | 15,75        | 15,75        | 15,75        | 15,75        | 15,75        |
| Investissement Métropole | -            | 8,48         | 3,94         | 4,43         | 4,43         | 4,43         | 3,81         |
| <b>TOTAL Métropole</b>   | <b>36,76</b> | <b>33,73</b> | <b>33,69</b> | <b>31,18</b> | <b>31,24</b> | <b>31,35</b> | <b>34,48</b> |
| Fonctionnement CD 38     | 36,76        | 25,26        | 11,00        | 11,00        | 11,00        | 11,00        | 11,00        |
| Actifs CD 38             | -            | -            | 15,75        | 15,75        | 15,75        | 15,75        | 15,75        |
| Investissement CD 38     | -            | 6,00         | -            | -            | -            | -            | -            |
| <b>TOTAL CD 38</b>       | <b>36,76</b> | <b>31,26</b> | <b>26,75</b> | <b>26,75</b> | <b>26,75</b> | <b>26,75</b> | <b>26,75</b> |
| <b>TOTAL</b>             | <b>73,52</b> | <b>64,99</b> | <b>60,44</b> | <b>57,93</b> | <b>57,99</b> | <b>58,10</b> | <b>61,23</b> |

Même en additionnant les subventions de fonctionnement et d'investissement, la participation annuelle du département diminue de 10 millions entre 2014 et 2020, la participation annuelle de la Métropole diminue de 5 millions à périmètre constant (l'augmentation de 2020 correspondant à l'évolution des compétences transférées au 1<sup>er</sup> janvier 2020). De plus, le choix des collectivités de transformer une part de leur subvention de fonctionnement en subvention d'investissement -afin d'optimiser leur situation financière propre- vient diminuer la Capacité d'AutoFinancement du Syndicat, comme vous le soulignez en page 63.

Notons néanmoins que, dans ce contexte pour le moins contraint, l'encours de dette du syndicat s'est réduit entre 2014 et 2019 de 78 millions € (une fois retraitée l'opération de rachat des 15 rames de tramway en crédit-bail jusqu'en 2019), tout en portant les investissements d'extensions des ligne B et A et de réalisation de la ligne E et en engageant un programme d'investissement visant à renouveler l'intégralité de la flotte de bus dont les premiers effets sont visibles sur le tableau 9 en page 23 du rapport.

Depuis votre contrôle, le nouvel exécutif du Syndicat a fait le choix d'une modification des statuts qui vient accroître cet « effet ciseau » budgétaire par une baisse de la participation financière du département alors même que l'évaluation financière du PDU avait été réalisée avec la programmation d'une participation départementale durable à 11 millions annuel (page 274 du PDU) et que le SMMAG avait saisi la Chambre Régionale des Comptes sur l'évaluation sous-estimé du transfert financier du Département vers la Région lors du transfert de compétence dans la cadre d'un précédent rapport de la Chambre. Depuis cette réforme des statuts et les décisions budgétaires afférentes, c'est une diminution annuelle de près de 6 millions de subventions au Syndicat qui s'ajoute aux diminutions déjà intervenues de la part du Département et de la Métropole sur les exercices 2014 à 2020.

Le Syndicat fait donc face à une diminution structurelle de ses ressources -diminution encore accrue au cours de l'exercice 2021- alors même que cette diminution de subventions des collectivités membres ne peut pas être compensée dans des montants comparables ni par le Versement Mobilité ni par les recettes usagers. Cela appelle nécessairement à un choix stratégique de retour des subventions des membres ou de diminution de l'offre contradictoire avec le PDU. Nous noterons positivement qu'en 2018 le conseil métropolitain, lors de son avis favorable sur le PDU, a délibéré son soutien « *notamment via la mobilisation des ressources financières correspondantes* ».

Voici les précisions et compléments que je tenais à vous communiquer et je tiens, Monsieur le Président, à vous remercier pour l'information de qualité qu'apporte ce rapport. Je ne doute pas qu'il permettra au Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise de poursuivre la constitution de son administration et à consolider sa programmation.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le président, l'expression de mes salutations les meilleures.

Yann Mongaburu,  
Ancien président du SMTC puis du SMMAG