



MARCHE A PROCEDURE ADAPTEE DE PRESTATIONS INTELLECTUELLES
passé selon les articles L2123-1, R.2123-1 et suivants du Code de la Commande Publique

Elaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié
*Phase 1 relative aux enjeux du projet de SERM de la grande aire
urbaine de Chambéry - Métropole Savoie
et Avant-Pays Savoyard*

Pouvoir adjudicateur : Syndicat Mixte de l'Avant-Pays Savoyard
585, route de Tramonet
73330 BELMONT-TRAMONET

Cahier des Clauses Techniques Particulières (CCTP)
Janvier 2025

Date limite de remise des offres : le 14/02/2025, 12h00

Marché N°2025-01

Table des matières

1. Contexte général	3
1.1. Présentation du Syndicat Mixte de l'Avant-Pays Savoyard	3
1.2. Le territoire.....	3
1.3 Organisation des compétences	5
1.4 Description des politiques et dispositifs déployés	6
1.5 Vers l'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié (PDMS).....	7
1.6 Contexte du marché : articulation entre projet de SERM et élaboration du PDMS	8
2. Objet du marché.....	11
3. Contenu détaillé de la prestation	11
Phase 1.1 : Elaboration d'un Diagnostic Mobilités du territoire Avant-Pays Savoyard	12
Phase 1.2 : Stratégie opérationnelle d'offre multimodale de services	13
Phase 1.3 Plan d'actions opérationnel	13
4. Pilotage et suivi de l'étude	14
5. Livrables.....	15
6. Calendrier	15

1. Contexte général

1.1. Présentation du Syndicat Mixte de l'Avant-Pays Savoyard

Créé en 1995, le SMAPS regroupe aujourd'hui les 34 communes des trois communautés de communes de Yenne, du Lac d'Aiguebelette et de Val-Guiers. Syndicat d'études et de programmation, le SMAPS intervient dans une grande diversité de politiques publiques sur lesquelles les trois intercommunalités ont l'habitude de coopérer. Le Syndicat a notamment élaboré le SCoT, qu'il met en œuvre depuis son approbation en 2015. Il a également porté avec succès une candidature TEPCV fin 2016. Il est à l'initiative d'une OPAH et d'une étude sur l'habitat, d'un programme LEADER tourné vers la dynamisation de l'économie locale (encore en cours), et porte actuellement une candidature TEPOS.

1.2. Le territoire

Situé à l'ouest du département de la Savoie, l'Avant-Pays Savoyard est délimité par des frontières naturelles : massif de l'Épine à l'est le séparant de l'agglomération Chambérienne ; Rhône à l'Ouest ; rivière du Guiers au Sud. La présence du Lac d'Aiguebelette et d'une barrière montagnaise (Col du Banchet, col de la Crusille, col du Mont Tournier) découpent le territoire, limitent les voies d'accès et complexifient dès lors les déplacements vers les polarités et l'accès aux services.

Territoire rural avec une faible densité de population (84 habitants par km², sur 301 km²), l'Avant-Pays Savoyard est composé de 34 communes et compte environ 26 000 habitants. Ses 4 principales polarités sont Novalaise, Pont de Beauvoisin, Saint-Genix-Les-Villages, et Yenne ; elles pèsent entre 2000 et 3000 habitants et sont composées d'une importante présence d'équipements, de services et d'activités. La taille moyenne d'une commune est de 743 habitants, et sa densité est de 85 habitants/km². Cette dernière varie sur le territoire, ne serait-ce qu'en comparant les trois intercommunalités le composant.

Territoire	Population (habitants)	Superficie (km ²)	Densité (hab/km ²)
CC du Lac d'Aiguebelette	6 081	86,3	70,5
CC Val Guiers	12 281	88,1	139,4
CC de Yenne	7 258	126,7	57,3
Avant Pays Savoyard (INSEE 2019)	25 620	301,1	85,1

Ainsi la densité de population sur la communauté de communes Val Guiers est 2,4 fois plus importante que celle de Yenne. Le bassin de l'Avant-Pays Savoyard se caractérise par une forte dynamique démographique : +1,07% par an entre 2009 et 2019.

En termes d'emploi, chaque communauté de communes a des spécificités importantes. Ainsi Val Guiers a une présence importante d'industries, qui représente 12,7 % des établissements actifs sur le territoire, soit environ deux fois la moyenne départementale et française. Dans la communauté de communes de Yenne, c'est l'agriculture qui est très largement représentée, avec 13 % des établissements actifs sur son territoire, contre 2,8 % en Savoie et 3 % en Région. Enfin, l'intercommunalité du Lac d'Aiguebelette dispose d'une forte activité touristique, à tel point que l'afflux de touristes les week-ends estivaux posent de nombreux problèmes (circulation, incivilités, stationnement anarchique...).

Concernant les aménagements, l'Avant-Pays Savoyard est traversé par trois axes forts de mobilité :

- Au nord du territoire, la route départementale D1504, reliant Belley (01) au Bourget-du-Lac (73), en passant par Yenne et Saint-Jean-de-Chevelu
- Au Sud, L'autoroute A43, disposant de deux sorties sur le territoire (Saint-Genix-sur-Guiers & Lac d'Aiguebelette) complétée par la Route départementale 921 entre Le Pont-de Beauvoisin et Novalaise.
- La ligne de chemin de fer « Chambéry-Saint André le Gaz », avec 4 gares sur le territoire ou à proximité immédiate (Le Pont de Beauvoisin - Isère, Saint-Béron-La Bridoire, Lépin-Le-Lac, Aiguebelette-Le-Lac).

Ses 3 aménagements sont fortement fréquentés, notamment pour les trajets domicile-travail. En effet, l'agglomération Chambérienne est un important pôle d'emploi, générant des déplacements pendulaires importants. Au total, l'Avant Pays Savoyard compte 6670 emplois sur son territoire. 60% de ses actifs résident sur le territoire, soit environ 4000 personnes. Environ 6400 habitants sortent du territoire pour travailler, en grande majorité vers l'agglomération chambérienne. En parallèle, un réseau de routes départementales irrigue le territoire, maillant les principaux bourgs-centres : D1006, D916, D916A, D1516, D921, D921E et D921F. La ruralité du territoire, son caractère montagnoux et la faible présence des transports en commun (limitée aux transports scolaires, aux bus TER et à une fréquence insuffisante des TER vers la ville centre rendent la voiture très majoritaire dans les modes de déplacement.

Enfin, le territoire de l'Avant-Pays savoyard bénéficie aussi d'être traversé par l'**Eurovélo 17 « ViaRhôna »** dont la réalisation a été engagée dès 2004 sur le territoire du Nord à La Balme au Sud par Saint-Genix les Village. Le Conseil départemental de la Savoie est maître d'ouvrage de l'infrastructure pour l'ensemble du linéaire sur le Département. La Région est tête de fil pour la promotion de cet itinéraire. Cet aménagement bénéficie principalement au tourisme à vélo, mais constitue un point d'ancrage solide à la découverte de la pratique du vélo dans une visée plus utilitaire

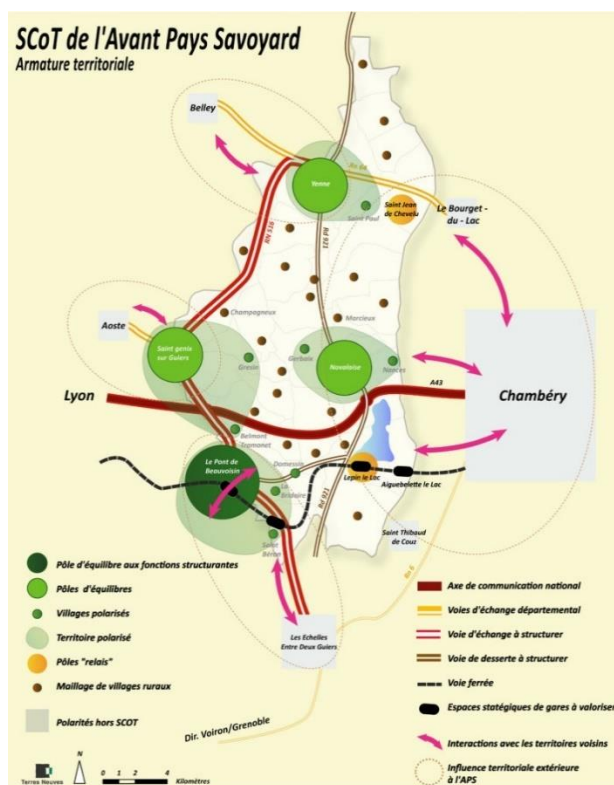


Figure 1 – Armature territoriale de l'Avant-Pays Savoyard, ScoT 2015

Le SCoT de l'Avant-Pays Savoyard identifie en 2015 les enjeux de mobilité du territoire, que le Plan de Mobilité pourra dans sa phase de diagnostic venir étayer et préciser. La figure ci-dessus témoigne bien de l'enjeu intra-territorial et extra-territorial des déplacements, avec un enjeu d'augmenter les solutions en multimodalité vers les pôles extérieurs, mais aussi de structurer une offre de services de mobilité pour les liaisons intérieures entre les différentes polarités du territoire dans une logique de maillage territorial.

Les constats et enjeux sont aujourd'hui donc identifiés et relativement partagés entre acteurs locaux :

- Réduction nécessaire de l'impact environnemental du territoire sur les consommations de ressource (énergie, matériaux), les émissions de gaz à effet de serre, les pollutions sonores, visuelles etc. ;
- Maintien du cadre de vie et d'un patrimoine naturel préservé par la diminution de la congestion des routes notamment sur-fréquentation de plusieurs axes (D1504, D921, A43...) engendrant une insatisfaction croissante sur les temps de trajet ;
- Insuffisance de l'offre de mobilité et une dépendance forte à la voiture individuelle : l'offre de train et de bus est axée en priorité vers le centre-ville de Chambéry et une absence de TEC. Plusieurs secteurs manquent donc de desserte, ou demandent de multiples changements modaux.
- Coût croissant de l'utilisation de la voiture pour les habitants : augmentation du prix des voitures à l'achat, augmentation du prix des carburants...
- Difficulté à offrir des services de transports en commun en territoire rural et à faible densité de population : arrêts éparpillés, long délai de desserte, faible fréquence... Des échanges sont en place avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes concernant les lignes Régionales S01, S02 et S07, toutefois celles-ci ne desservent aujourd'hui que les grands axes de circulation.
- Volonté de disposer d'infrastructures stratégiques attractives, sécurisées, identifiables, favorisant l'intermodalité (arrêt bus, stationnement vélo...). Indiquée par 80% des répondants, ce besoin est à corrélérer avec les lieux de pratiques recensées (embarquement/dépose) se situant en majorité le long des départementales. Au-delà de la création de nouveaux stationnements, l'enjeu est principalement de faire monter en gamme l'existant.
- Difficile gestion de l'accès aux sites touristiques avec problématiques de gestion des flux en période estivale principalement
- Plus à la marge, les reports de fréquentation automobiles et surfréquentation des axes routiers en cas d'événements climatiques et naturels ou de nécessité d'interventions (ex. fermeture tunnel des Echelles, ou encore fermeture des tunnels autoroutiers niveau Dullin / tunnel du Chat).

1.3 Organisation des compétences

En matière de compétences Mobilité, les trois Communautés de communes du territoire de l'Avant-Pays Savoyard ont souhaité donner en 2021 à la Région la compétence Mobilité tel que prévu par les dispositions de la Loi LOM n° 2019-1428. Si aucune des trois Communautés de communes (membres du Syndicat Mixte de l'Avant-Pays Savoyard) ne dispose aujourd'hui de la compétence mobilité, la loi LOM organise désormais la possibilité pour la Région de déléguer toute ou partie de sa compétence d'AOM.

Cette délégation de compétences s'établit dans les conditions de droit commun prévues à l'article L.1111-8 du CGCT. Cela s'est déjà concrétisé à travers la rédaction de conventions de partenariat et de convention de délégation de compétences, aujourd'hui signées avec les Communautés de communes Val Guiers, du Lac d'Aiguebelette et de Yenne.

Celles-ci permettent une action élargie de l'Avant-Pays Savoyard sur la mobilité, en permettant aux intercommunalités de travailler de manière autonome et par la voie du syndicat mixte sur cet enjeu. La politique de mobilité de l'Avant-Pays Savoyard s'inscrit sur deux échelles différentes :

- celle de **son territoire**, concernant les déplacements intra-territoriaux, inter et intra-communal, où les bourgs-centre disposent d'un rôle majeur. Les mobilités actives (marche, vélo...) sont ici un enjeu

fort, ainsi que les transports scolaires, le covoiturage, la mobilité solidaire et la mobilité touristique (accès aux lacs, au sentier de randonnée...)

- celle du **bassin de mobilité**, traitant notamment des déplacements pendulaires, et plus largement des déplacements en lien avec les territoires voisins : TER, transports routiers réguliers (lignes de bus) et notamment le covoiturage. Un bassin de mobilité doit être prochainement officialisé par la Région, l'Avant Pays Savoyard sera probablement au côté des agglomérations de Grand Chambéry et Grand Lac, ainsi que des intercommunalités Cœur de Chartreuse, Cœur de Savoie et Bugey Sud. Les interconnexions sont en effet nombreuses, et l'Avant-Pays Savoyard a déjà montré vouloir être dans cette dynamique de réflexion à l'échelle du bassin, en s'associant notamment au SCoT Métropole Savoie dans le cadre d'une enquête Mobilité-Déplacement.

1.4 Description des politiques et dispositifs déployés

L'Avant-Pays Savoyard travaille sur les déplacements notamment en collaboration avec le territoire du SCOT Métropole Savoie, avec lequel a été menée en 2008 l'Étude Déplacements Grand Territoire sur Métropole Savoie et l'Avant-Pays Savoyard (EDGT).

Cette collaboration a permis la mise en place du **Modèle Multimodal de Déplacements (MODEOS)**, à cette même échelle. Il permet la modélisation des modes de transports et de leurs interactions au regard des perspectives socio-économiques et des évolutions des modes de déplacements (vélo, TEC...).

Le SMAPS et ses trois intercommunalités ont participé en 2015 à la démarche régionale « **Développer les écomobilités** » afin de bénéficier de l'expertise de l'Agence Écomobilité pour ouvrir des initiatives et développer des démarches en faveur de la mobilité rurale. Cette première phase a permis de mieux cerner les enjeux globaux de mobilités ainsi que les potentiels à l'échelle de l'Avant-Pays Savoyard, mais aussi aux échelles intercommunales.

En 2017, le territoire de l'Avant-Pays Savoyard a été lauréat de l'appel à **projet « Territoire à Énergie Positive Pour la Croissance Verte » (TEPCV)**. Ce dispositif a permis d'engager de premiers investissements pour favoriser l'usage de vélo (installation de consignes à vélo, tronçon de la voie verte du Lac d'Aiguebelette).

Le Syndicat Mixte est devenu en 2019 **actionnaire de la SPL Agence Écomobilité Savoie Mont-Blanc**, qui est devenu au fil des ans un partenaire important du déploiement des dispositifs de mobilité du territoire.

L'Avant-Pays Savoyard a lancé dès 2019 la réalisation de **son Schéma Directeur Cyclable, validé en 2021**, et définissant les types d'infrastructures et aménagements prioritaires souhaités à moyen et long terme. Celui-ci représente 151 kilomètres d'infrastructures cyclables, pour un budget estimé à 24 millions d'euros. Ce schéma directeur a été révisé en 2024 pour en prioriser des itinéraires stratégiques et secondaires.

En continuité avec ce plan d'aménagement, le SMAPS a été lauréat de l'appel à projet **Territoire AVELO2** de l'Ademe. A travers celui-ci, différentes études ont été déployées (plans de mobilité active dans les bourgs-centre, étude pré-opérationnelle d'infrastructure...), un service VAE lancé (Dispositif Réflex Vélo : prêt de VAE accompagné sur des campagnes de 4 mois). Enfin il comprend un programme d'animations vélos réguliers et un volet écomobilité scolaire (Défi des écoliers annuel, SRAV, ...). C'est en 2023 qu'un chargé de mission Mobilité Vélo est en poste et coordonne le déploiement de tous les dispositifs et politiques Mobilité.

En 2022 le SMAPS a engagé une réflexion sur le covoiturage, et a défini une **stratégie de covoiturage** en la matière à la suite d'une enquête habitants sur le covoiturage qui a réuni une forte participation. Cette étude a été suivie de la mise en œuvre d'une campagne d'incitation financière au covoiturage, du choix d'un opérateur numérique partenaire pour la mise en relation des covoitureurs, et enfin a abouti à la réalisation d'un schéma des aires de covoiturage.

Le territoire dispose en outre d'un **Schéma Directeur Infrastructures Recharge Véhicules Electriques**, officialisé début 2023, qui est coordonné par le Syndicat Départemental d'Energies de la Savoie.

Une Enquête Mobilité EMC2 a été réalisée sur le territoire du ScoT de l'Avant-Pays Savoyard et le territoire du SCoT Métropole Savoie. Les résultats sont attendus pour le premier semestre 2023. Cette enquête délivrera aux collectivités des éléments précis sur la mobilité du quotidien de ses habitants. En lien avec les actions mobilité déjà portées, elle permettra la définition d'une démarche planifiée et intégrée de mobilité.

En 2024, le territoire de l'Avant-Pays Savoyard s'est engagé avec les territoires de Métropole Savoie, dans l'ambition commune de structurer un **Service Express Régional Métropolitain dit « SERM »** sur la grande aire Chambéry Métropole Savoie et Avant-Pays Savoyard. Dans cette perspective, le Syndicat Mixte de souhaite porter avec ses trois intercommunalités membres son engagement dans la phase prochaine de préfiguration de ce SERM. Aussi, c'est dans ce contexte d'ouverture de la phase de préfiguration du SERM chambérien que s'ouvre ce contexte d'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié pour le territoire Avant-Pays Savoyard et qui est expliqué ci-dessous.

Enfin, une précision doit être apportée sur les projets de mobilité futurs qui vont concerner le territoire et ses parties prenantes :

- La réalisation de la **Véloroute des 5 Lacs** projetée à 2035, projet initié et coordonné par la Région Auvergne-Rhône Alpes et qui traversera le territoire du Nord au Sud depuis le Tunnel du Chat jusqu'en direction de la Valdaine et Chartreuse. Le tronçon entre le Tunnel du Chat et Yenne sera quant à lui pris en charge par le Département de la Savoie. Ce projet fera figure d'accélérateur de la pratique cyclable touristique comme utilitaire, puisqu'il reliera plusieurs axes stratégiques de déplacement du quotidien (par exemple Novalaise – Nances ou encore Yenne – Tunnel du Chat).
- Le **projet ALCOTRA-AMICI** dont le SMAPS est lauréat va se déployer jusqu'en 2026 : il va permettre notamment de conduire le lancement du projet de Transport à la Demande sur le territoire de la CC de Yenne (lancement attendu 2025) ; d'étudier la faisabilité d'une ligne de covoiturage entre la CC Val Guiers, la CC du Lac d'Aiguebelette et le Grand Chambéry ; et enfin de créer une liaison cyclable jalonnée entre la future Véloroute des 5 Lacs et la Via Rhôna.

1.5 Vers l'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié (PDMS)

Un Plan de Mobilité Simplifié (PDMS) est un outil de planification introduit par la Loi d'Orientation sur les Mobilités, et constitue l'occasion de conduire une réflexion stratégique et programmatique sur les déplacements en territoires ruraux et peu denses. Selon la LOM, « le plan de mobilité simplifié détermine les principes régissant l'organisation des conditions de mobilité des personnes et du transport de marchandises, tant à l'intérieur du ressort territorial de l'autorité organisatrice qu'en lien avec les collectivités territoriales limitrophes, en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, afin d'améliorer la mise en œuvre du droit à la mobilité. »

L'élaboration d'un plan de mobilité simplifié s'accompagne de peu d'obligations légales, si ce n'est :

- de prendre en compte les plans de mobilité employeur existant sur le territoire qu'il couvre ;
- d'être soumis pour avis aux communes, départements, région, comités de massifs et AOM limitrophes ;
- de consulter un certain nombre d'organismes qui en feraient la demande ;
- d'organiser une procédure de participation du public (selon les conditions du II de l'article L.123-19-1 du Code de l'environnement) avant son approbation.

Pour le SMAPS, l'élaboration d'un PDMS lui permettra d'approfondir et de préciser le volet mobilité du SCoT, notamment dans la perspective de sa révision. Un des enjeux forts de cette élaboration consiste à définir et

mettre en œuvre une politique de mobilité coordonnée à l'échelle des trois intercommunalités, en cherchant à mettre en cohérence des actions ou dispositifs aujourd'hui mis en œuvre mais de manière non intégrée.

Autrement dit, cette planification locale des Mobilités, viserait donc à se doter d'un outil politique structurant et d'une vision opérationnelle précise, à plus long-terme (**horizon 2035**), avec des solutions locales à développer dans une logique multimodale, de rabattement vers les pôles d'échange essentiels aux déplacements d'échange et aussi d'accessibilité touristique.

1.6 Contexte du marché : articulation entre projet de SERM et élaboration du PDMS

Le territoire de l'Avant-Pays Savoyard s'est engagé avec les territoires de Métropole Savoie, dans l'ambition commune de structurer un Service Express Régional Métropolitain sur la grande aire Chambéry - Métropole Savoie et Avant-Pays Savoyard. Dans cette perspective, le Syndicat Mixte de souhaite porter avec ses trois intercommunalités membres son engagement dans la phase prochaine de préfiguration de ce SERM. Ce projet de SERM est, pour le territoire de l'Avant-Pays Savoyard une occasion inespérée de porter un projet ambitieux d'offre multimodale de services pour répondre aux besoins quotidiens de déplacements.

« Un Service Express Régional Métropolitain (SERM) (initialement appelé « RER métropolitain ») est une offre de mobilité fiable, fréquente et facile à utiliser, au service des habitants de périphérie des métropoles. Son objectif est d'améliorer la desserte entre une ville centre et sa zone périurbaine en renforçant l'offre ferroviaire, et en la complétant par d'autres modes, dont les services de transport routier à haut niveau de service et les réseaux cyclables. » (source : Ministères des Territoires).

La Convention d'élaboration concertée du SERM lie l'Etat, la Région, le Département, Grand Chambéry, Grand Lac, Cœur de Savoie, Société des Grands Projets, SNCF Réseau, SNCF Gare & Connexion et le Syndicat des Mobilités de l'Ouest Savoyard, la phase de préfiguration du SERM devrait s'ouvrir dès Mars 2025.

Les études permettront d'étudier en détail, pour le grand périmètre du SERM Chambéry - Métropole Savoie et Avant-Pays Savoyard, le potentiel et le dimensionnement du projet de services et des infrastructures à réaliser dès le court-terme et à long-terme (horizon 15 ans) : offre multimodale de transports collectifs (transports routiers à Haut Niveau de Services, réseaux cyclables, Pôles d'Echange Multimodaux, etc.), s'appuyant sur le renforcement de la desserte ferroviaire.

Pour le territoire Avant-Pays Savoyard, ce projet pourra **créer des conditions optimales et structurantes de rattachement à la colonne vertébrale du SERM constitué par l'augmentation de la desserte ferroviaire de l'étoile de Chambéry**, son axe d'Aix-les-Bains à Montmélian, et son bras entre Chambéry et Pont-de-Beauvoisin. De ce point de vue, l'ambition de la programmation SERM pour le territoire Avant-Pays Savoyard porte prioritairement sur l'étude des projets suivants (et qui sont illustrés en carte ci-dessous) :

- **Etudes de Services routiers express** (Bus à Haut Niveau de Services notamment) sur les axes structurants au Nord (RD1504 Yenne – Technolac) et au Sud le long de l'A43 par la RD921.
- **Etude faisabilité et hiérarchisation de Pôles d'échanges Multimodaux routiers** sur les nœuds d'échange
- **Etude PEM ferroviaires** : Lépin-le-Lac (principal), Saint-Béron, Aiguebelette-le-Lac.
- **Aménagements aux abords de gares** pour extension des stationnements et travaux d'accessibilité
- **Amélioration des services aux usagers** : accès billettique, information voyageurs, services vélos etc.
- **Aménagement du réseau cyclable structurant** pour la connexion aux échangeurs

Dessertes structurantes du SERM au sein du territoire de l'Avant-Pays-Savoyard

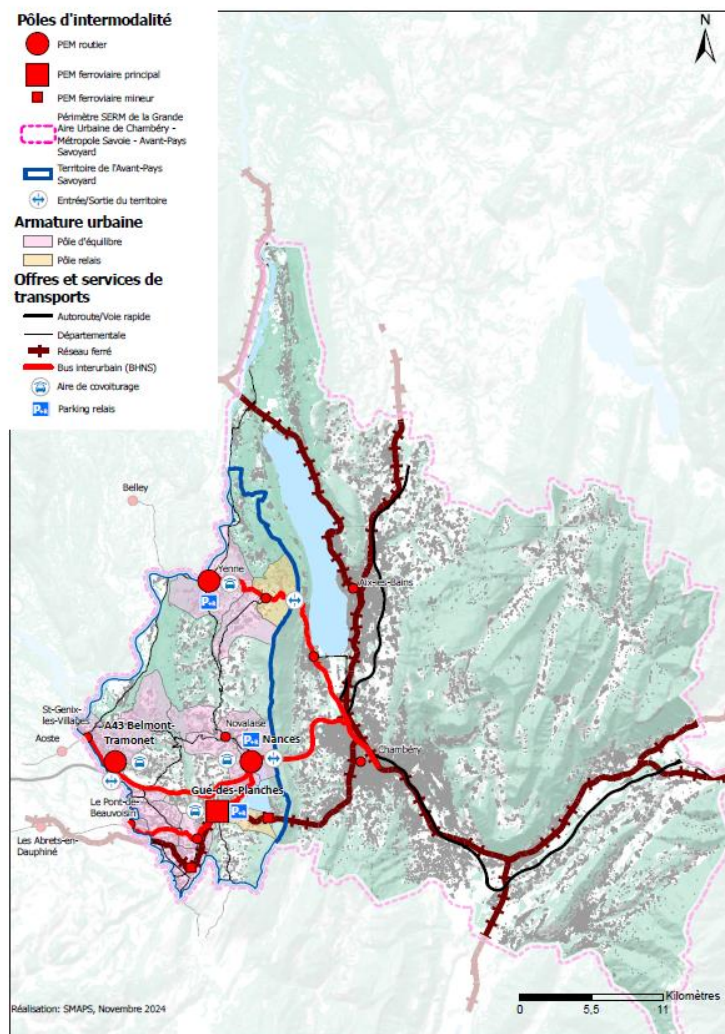


Figure 2 – Dessertes structurantes du SERM, version initiale de projet (SMAPS, décembre 2024)

Le calendrier de la phase de préfiguration du SERM, présenté dans la figure 3 ci-dessous, précise bien que les études menées dans le cadre du SERM vont démarrer de mars pour la phase d'assemblage des données pour aboutir en mai à établir l'ambition de service attendu. A l'issue de cette phase sera réalisé le Schéma d'ensemble du projet, pour le dépôt du dossier final de demande de statut SERM (intégrant faisabilité des projets, chiffrages en exploitation et investissement, et gouvernance future).

C'est dans cette perspective que le SMAPS souhaite, pour se conformer aux attendus du projet de SERM, organiser la mission d'étude, en une Phase 1 d'élaboration du PDMS, objet du présent marché, afin de :

- pouvoir, par le biais du démarrage du PDMS, aboutir à un **Diagnostic Mobilités** partagé dès le mois d'avril 2025 pour le verser au dossier SERM (**Phase 1.1**) ;
- accompagner la réflexion sur les **orientations stratégiques sur la planification Mobilités** pour le mois de Juin 2025, avec un volet allégé de concertation (**Phase 1.2**) ;
- et enfin démarrer la **déclinaison en plan d'action opérationnel** pour le mois de septembre 2025, fin de la présente mission d'études (**Phase 1.3**).

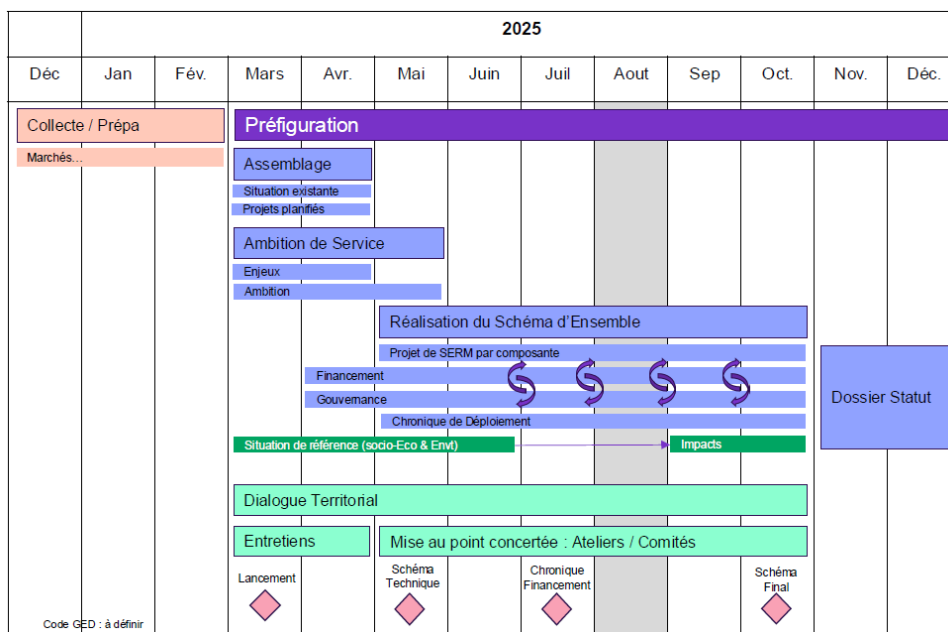


Figure 3 –Calendrier prévisionnel du projet SERM

Là où le projet de SERM pour le territoire se concentrera sur les enjeux de déplacements d'échange avec le territoire de Chambéry - Métropole Savoie et étudiera les pôles d'échange multimodaux et les offres de services structurantes associées, **l'élaboration prioritaire d'une Phase 1 d'un PDMS relatif aux enjeux du SERM viserait à se doter d'un outil politique structurant et d'une vision opérationnelle précise, à plus long-terme (horizon 2035) d'une offre de services multimodale une logique multimodale et de rabattement vers les futurs pôles d'échange identifiés au SERM. C'est pourquoi la collectivité, pour répondre au calendrier précis et contraint du projet de SERM, fait le choix d'un phasage adapté pour l'élaboration du PDMS tel que décrit ci-dessous.** Le parti pris sera ensuite de déclencher le missionnement successif de deux Phases : d'abord l'identification des autres enjeux de Mobilité du territoire (ayant traits notamment aux mobilités solidaires, mais aussi les Mobilités des bourgs-centres et enfin aux mobilités touristiques et saisonnières) et ensuite leur déclinaison en une stratégie et un plan d'action opérationnel distincts.

Le présent marché vaut pour la Phase 1 l'élaboration de la Phase 1 d'un Plan de Mobilité Simplifié pour le territoire de l'Avant-Pays Savoyard, adaptée et relative aux enjeux du projet de SERM de la grande aire urbaine de Chambéry Métropole Savoie et Avant-Pays Savoyard.

Période	Phases du PDMS	Objectifs la mission d'études
Mars – Septembre 2025	1 (objet du présent marché)	Elaboration du Plan de Mobilité Simplifié relatif aux enjeux du SERM
Septembre – Décembre 2025	2	Identification des autres enjeux de mobilités et définition des orientations stratégiques complémentaires
Novembre – Mars 2026	3	Elaboration du Plan d'actions complémentaires

2. Objet du marché

Le marché porte sur l'achat d'une prestation de services portant sur une **Mission d'élaboration de la Phase 1 d'un Plan de Mobilité Simplifié pour le territoire de l'Avant-Pays Savoyard, relative aux enjeux du projet de SERM de la grande aire urbaine de Chambéry Métropole Savoie et Avant-Pays Savoyard.**

Il a été convenu par la Collectivité Maître d'ouvrage (le Syndicat Mixte de l'Avant-Pays Savoyard) que, compte-tenu des délais imposés par le projet de préfiguration du SERM qui va s'étendre de mars 2025 à novembre 2025, cette Phase 1 d'élaboration d'un Plan de Mobilités Simplifié devait nécessairement tenir compte des attendus spécifiques au projet de SERM et également nourrir les réflexions et l'ambition du SERM, et inversement tenir compte des avancées du projet de SERM pour apporter des précisions aux orientations stratégiques éventuellement retenues.

C'est pourquoi il a été convenu que dans un délai court soit missionnée une Phase 1 de PdMS comme suit :

1/ Un diagnostic mobilité de l'existant (offre de transport, données, besoins et pratiques de déplacement etc.), , comprenant :

- Recensement des besoins de déplacements sur le territoire ; type de parcours, nature des équipements des ménages etc.
- Caractérisation de l'offre de transports et de services existants et conformément aux attendus du SERM : Etat des lieux des études et projets déjà lancés (notamment descriptif des objectifs, des principales caractéristiques, des fonctionnalités visées)
- Etudes de services complémentaires déjà menées sur l'ensemble des modes (autres que ferroviaires, et excluant étude des services de transports routiers à haut niveau de service prises en charge par la Société des Grands Projets), pouvant donc englober : le covoiturage, les réseaux cyclables structurant, l'autopartage, IRVE, services et stationnements, ...

2/ Une stratégie opérationnelle, avec l'identification d'un bouquet d'offres multimodales de services dans une logique de rabattement multimodal vers les pôles d'échanges, permettant de venir utilement compléter les études de préfiguration du SERM qui sont relatives à l'analyse de faisabilité de lignes routières express, d'augmentation de la desserte ferroviaire et d'identification et hiérarchisation de pôles d'échanges.

- Identification des solutions les plus pertinentes et précision du niveau de services (pré-faisabilité, chiffrage en investissement et fonctionnement)
- Concertation avec les élus et acteurs clés des trois intercommunalités pour aboutir à la validation de cette stratégie, visant à couvrir les besoins du projet de SERM et à assurer un équilibre durable entre besoins de mobilité des habitants, environnement, économie, santé ;
- Développement du scénario chiffré et réaliste de mise en œuvre du bouquet d'offres multimodales de services locales.

3. Contenu détaillé de la prestation

La prestation intégrera l'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié en confiant une mission complète en une phase, appelée phase 1 « Plan de Mobilité Simplifiée phase 1 relative aux enjeux Mobilités du projet SERM » étant entendu que deux phases seront missionnées par ailleurs une fois celle-ci aboutie.

Phase 1.1 : Elaboration d'un Diagnostic Mobilités du territoire Avant-Pays Savoyard

Cette phase intégrera pour le candidat retenu la collecte et la compilation de tous les documents opposables et données liées à la mobilité, les données socio-éco-démographiques du territoire, comptages routiers, évolutions de fréquentation et des parts modales, résultats des enquêtes déplacement etc. Au-delà de ce recueil d'informations seront analysés les besoins en mobilité et des pratiques de mobilité, et aussi d'une analyse des résultats de l'enquête EMC2 complémentaire à celle réalisée en synthèse par l'Agence alpine des Territoires, dont les données brutes pourront utilement être exploitées. Une analyse des points forts et des points faibles de l'offre de services existante sera aussi réalisée.

Toute la phase de diagnostic devra porter une certaine attention sur les enjeux des déplacements en échange avec Métropole Savoie et les éventuels points de connexion avec les axes structurants identifiés et concernés par le SERM, mais également avec les territoires voisins (Chartreuse, Vals des Dauphiné, Bugey). Le SMAPS se rendra disponible autant que de besoin pour faire l'interface entre les études conduites dans le SERM et le candidat retenu pour la mission.

Ressources disponibles :

Le SMAPS dispose déjà de nombreux éléments, études et états des lieux en matière de mobilité. Ces éléments sont relativement récents, et le chiffrage de la phase de diagnostic devra tenir compte de ce volume de données déjà existant, cherchant à calibrer plutôt la phase d'ensembliser des données, de leur mise en cohérence et de leur analyse.

En voici les principaux éléments :

- Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)
- Schéma Directeur cyclable du territoire Avant-Pays Savoyard
- Dossier de candidature Avenir Montagne Mobilités
- Enquête ménage déplacement EMC² : une enquête mobilité certifiée Cerema (EMC²) a été réalisée en 2022 sur le territoire de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard
- Enquête politique cyclable (2021)
- Enquête covoiturage (2022)
- Enquête satisfaction bilan usagers covoiturage par Blabla Car Daily (2024)
- Compte-rendu des temps de concertation de Plans de Mobilité des bourgs-centres
- Plans de Mobilité des bourgs-centres (Novalaise 2023, St-Genix les Village 2023, Yenne 2022, Pont-de-Beauvoisin 2023)
- Convention de préfiguration du futur SERM de Chambéry Métropole Savoie Avant-Pays Savoyard (2024)

Les enjeux de cette phase sont principalement :

- De créer un ensemblier cohérent de toutes les conclusions saillantes de ces analyses, enquêtes et documents ;
- De réaliser une analyse et une synthèse de ces bases de données donnant une image précise des dynamiques de mobilités du territoire ;
- De tenir compte de la qualité et de la validité des données fournies.

Livrables Attendus :

L'ensemble des analyses et cartographies produites seront réunies dans **un rapport de diagnostic** avec la fourniture de toutes les cartographies et bases de données utiles, dans la perspective de préciser, quantifier et qualifier dans la mesure du possible :

- Etat des lieux de l'offre de transports et de services de mobilité et des aménagements ;

- Analyse de l'offre de services en fonction des besoins et pratiques des différents publics (travailleurs, scolaires, actifs, publics précaires...);
- Identification des points durs, des discontinuités de parcours de mobilité ; avec un focus sur les enjeux des déplacements en échange avec Métropole Savoie et des éventuels points de connexion avec les axes structurants concernés par le SERM.
- Analyse de la demande de déplacements, des besoins et des flux de mobilités ;
- La phase de diagnostic sera utilement complétée d'une série d'entretiens téléphoniques avec des personnalités qualifiées du territoire pour obtenir des données chaudes complémentaires.

Phase 1.2 : Stratégie opérationnelle d'offre multimodale de services

La seconde partie de cette Phase 1 se basera sur le diagnostic préalablement établi et validé, et aussi sur les orientations discutées avec les trois intercommunalités et portant sur le niveau de services global attendu tous modes confondus en échange avec les polarités connectés au SERM.

Le prestataire proposera alors des scénarios d'organisation des déplacements basés sur les besoins du quotidien et éventuellement sur le développement de liaisons vers les pôles multimodaux ferroviaires ou routiers. Une revue des avantages/inconvénients des différents scénarios sera réalisée pour permettre au porteur de projet de réaliser ses choix. Une attention particulière sera portée à la mobilité des publics scolaires (écoles, collèges, lycées) et au déploiement de solutions de mobilité durable pour ces publics : bonne desserte des établissements à pied et à vélo, apprentissage du vélo, actions d'animation...

Les scénarios devront présenter différents critères de discussion permettant l'appréciation de la solution la plus appropriée pour le territoire (public cible, coût estimatif, délai de mise en œuvre pour aboutir aux objectifs...).

Au titre du PDMS, les scénarios devront étudier :

- La place de chaque mode de transport dans la collectivité (transports en commun, covoiturage, autopartage, vélos, piétons, autres modes...);
- Identifier les zones de restrictions de trafic pour laisser la place aux modes actifs et partagés ;
- Mesurer les potentiels de report modal.

Le scénario retenu sera alors approfondi.

Pour les raisons de temps extrêmement contraint au calendrier de la présente mission, il est entendu que les instances organisées avec les élus qui auront mandat à décider seront honorés dans le délai imparti pour la mission, de manière à pouvoir recevoir l'avis.

Phase 1.3 Plan d'actions opérationnel

La formalisation du plan d'actions opérationnel du PDMS se fera par la déclinaison de la stratégie dans un programme d'actions approprié, qui devra donc couvrir une logique territoriale de maillage fin, pour décrire les solutions tous modes confondus en connexion avec les polarités et pôles d'échanges identifiés au SERM. La phase comprendra au minimum :

- L'identification de solutions et leviers d'action associés sur l'ensemble des actions possibles devant aboutir au choix de la solution la plus adaptée, durable au sens d'économiquement comme socialement et environnementalement adaptée et raisonnable ;
- La description des actions à mener avec une estimation des coûts, les moyens humains à monopoliser, les échéances, les indicateurs d'avancement et de réussite de chaque action ;
- Les moyens de communication à mettre en place pour faire part de l'avancement des actions auprès de la population ;
- La hiérarchisation de l'importance des actions et le planning de leur mise en place dans le cadre d'un plan pluriannuel d'investissement évoqué dans les exigences plus haut dans ce document ;

- Une définition des grands indicateurs de l'évolution de la mobilité sur le territoire : objectif d'évolution des parts modales, des distances parcourues, enquêtes de satisfaction...
- Une évaluation des améliorations prévisionnelles des émissions de GES et de polluants par action ;

Les leviers d'action seront appréciés au regard de leur potentiel de report modal et de leurs impacts environnementaux, mais aussi au regard du potentiel de changement de comportement. Ces leviers seront ensuite hiérarchisés en fonction des réunions de concertation avec chacune des trois intercommunalités (Commission Environnement / Transport), ce qui fera l'objet de l'établissement à suivre des grandes orientations du Plan de Mobilité qui devront être validées en Comité de Pilotage Mobilités élargi. Cette phase abordera plus à la marge les actions en matière d'information voyageurs, conseil et management de la mobilité, puisque ces aspects seront traités dans le SERM.

Livrables Attendus :

La programmation sera structurée sous forme de **fiches actions**, pensées pour servir de support opérationnel. Un phasage sera réalisé avec une estimation financière pluriannuelle du plan d'actions, en identifiant les coûts de fonctionnement, les frais de gestion et les charges d'investissement à mobiliser. Il intégrera aussi un ensemble d'indicateurs pour en mesurer l'impact, la pertinence et la réalisation.

Le livrable final devra intégrer le diagnostic, l'ensemble des fiches actions et le chiffrage global et détaillé. Il inclura la note de gouvernance, et le cadre méthodologique de suivi des impacts de la mobilité dans le temps.

4. Pilotage et suivi de l'étude

Le Syndicat Mixte de l'Avant-Pays Savoyard est la collectivité Maître d'ouvrage de cette étude. Elle associera au sein d'un Comité de pilotage les parties prenantes essentielles à l'élaboration du PDMS :

- Présidents et Vice-Présidents des 3 communautés de communes membres du SMAPS
- Elus référents et associés au projet de SERM et plus largement aux mobilités
- Chargés de mission concernés au SMAPS et dans les 3 EPCI
- Le Département de la Savoie
- La Région Auvergne-Rhône-Alpes
- Eventuellement : autres collectivités et parties prenantes associées.

Le candidat retenu pourra compter sur :

- La chargée de mission Mobilités Vélo qui coordonnera tous les échanges avec les interlocuteurs locaux
- Un comité de pilotage (tel que décrit ci-dessus) qui validera les différentes étapes ;
- Un comité technique (qui peut être formé de différents groupes de travail) pour élaborer les propositions d'évolutions sur les différents modes de déplacements et leurs interactions, éventuellement composé de partenaires ou d'autres agents locaux compétents.
- Des ateliers de travail avec des parties prenantes en fonction des besoins de l'étude (élus référents SERM, communes bourg-centres, etc.)

5. Livrables

Nous rappelons ici les livrables évoqués dans les étapes décrites précédemment :

- Rapport de diagnostic ;
- Rapport d'étude complet avec stratégie opérationnelle et plan d'actions et plan pluriannuel d'investissements ;
- Evaluation des reports modaux, des distances parcourues, et des gains pour l'environnement en regard de la stratégie nationale bas carbone ;
- Une synthèse maximum 2 pages de la stratégie adoptée et des grands axes du plan d'actions du PDMS
- Une note de gouvernance (répartition compétences, modalités de suivi politique et technique du PDMS/SDMA) en lien avec les actions définies ;
- Un cadre méthodologique de suivi des impacts quantitatifs et qualitatifs des actions du PDMS-SDMA (quoi mesurer, où, à quelle fréquence...);

Seront également envoyés au fur et à mesure des travaux dans les différentes instances ou RDV :

- Diaporamas de présentation aux différentes instances
- Compte-rendus

Tous les documents produits, cartographies et bases de données seront envoyés au format natif (Word, PPT, XLS, .INSPIRE .gpx .shape etc.) et en format pdf.

6. Calendrier

Le lancement de la prestation est prévu dès la notification la **semaine du 17 février 2025** pour aboutir en juin 2024.

Le calendrier ci-dessous estime les durées maximales de chaque phase si les conditions d'organisation des réunions et de validation politique sont optimisées. Au début de la prestation, un planning prévisionnel précisera ce calendrier en fonction de la date de lancement de la démarche.

Il est précisé que les phases 1.2 et 1.3 pourront se superposer, de même que les phase 1.2 et 1.3.

Phases	Réunions des instances de suivi et de validation et principales étapes	Durée <u>minimale</u> de chaque phase
Phase 1.1 Diagnostic		
Février-Avril 2025	Réunion de lancement	1 mois
	Comité de pilotage de validation du diagnostic (max : Avril 2025)	
Phase 1.2 Stratégie opérationnelle		
Mars-Mai 2025	<i>Ateliers de travail et COTECH</i>	3 mois

	Comité de pilotage : <i>définition des orientations stratégiques</i> (max : Mai 2025)	
Phase 1.3 Plan d'Actions		
Mai - Sept 2025	<i>Elaboration du plan d'action</i>	4 mois
	COTECH	
	<i>COPIL d'approbation PDMS Phase 1 (Septembre 2025)</i>	