

Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard
Comité syndical du 11 décembre 2025
Procès-verbal

Le onze décembre deux mille vingt-cinq à 18h00, le Comité syndical du Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard, dûment convoqué, s'est réuni à la Communauté de Commune Val Guiers sous la présidence de Guy DUMOLLARD, Président.

Nombre de délégués titulaires en exercice : 18

Date de la convocation : 03/12/2025

Nombre de délégués présents : 13

Pouvoirs : 00

Votants : 13, majorité absolue 7 ;

Etablissements publics membres	Délégué(e)s titulaires présent(e)s	Délégué(e)s suppléant(e)s votant(e)s
Communauté de communes de Yenne	Guy DUMOLLARD, Virginie GIROD et Patrick MILLION-BRODAZ	
Communauté de communes Val Guiers	Paul REGALLET, Georges CAGNIN, Yves BERTHIER, Jean-Claude PARAVY, Jean-Pierre DREVET SANTIQUE	
Communauté de communes du Lac d'Aiguebelette	Thomas ILBERT, Frédéric THOUIRAT, Christophe VEUILLET, Marie-Lise MARCHAIS et Pascal ZUCCHERO	

Délégué(e)s suppléant(e)s présent(e)s sans droit de vote : 00

Excusé(e)s : Laurence BOIRON, Martine GOJON, François MOIROUD.

Absents : André BOIS, Nicolas VERGUET.

Pouvoir : 00.

Destinataires du relevé : Tous les élus communautaires + site internet SMAPS

Préalable : Le compte-rendu du Comité syndical du 30 septembre 2025 n'appelle pas de remarque, il est validé à l'unanimité ;

Décision du Président : Pas de décision à présenter ;

1- Actualités

Foncier agricole :

Voir la présentation en annexe ;

M. Jean-Claude PARAVY estime que la SAFER est supposée réaliser l'animation foncière agricole.

Mme Marie-Lise MARCHAIS explique que la SAFER n'a pas l'attache locale que peut avoir un/une animateur/animatrice locale.

M. Paul REGALLET indique que la SAFER tient compte des avis locaux. En revanche, elle n'intervient qu'en cas de vente de terrain. Pas avant.

M. Christophe VEUILLET informe que la Maison des agriculteurs ne souhaite pas travailler avec la Chambre d'agriculture sur ce sujet.

Programme européen PITER Climalab – INCIT :

Voir la présentation en annexe ;

Mme Virginie GIROD alerte sur l'importance d'impliquer les écoles le plus rapidement possible pour intégrer les programmes de l'année scolaire 2026/2027.

M. Jean-Marie GUILLOT confirme qu'il est tard et que le sujet aurait dû débuter en septembre 2025. Le décalage est dû au nécessaire temps d'appropriation du dossier suite à l'arrêt de la directrice.

Mme Virginie GIROD demande si l'Education Nationale a été consultée.

Des courriels ont été transmis aux référents pédagogiques du secteur. Aucune réponse n'est parvenue pour le moment.

M. Thomas ILBERT adressera une relance à un référent local.

Audit et Avenir du SMAPS :

Voir la présentation en annexe ;

M. Pascal ZUCCHERO insiste pour que des recommandations puissent être finalisées pour les prochain(e)s élu(e)s.

Projet ALCOTRA Simple :

Sachant que le projet ALCOTRA-AMICI se terminera fin 2026 et qu'il finançait pour une grande partie les services Mobilité déployés depuis 2024 (« Défi des écoliers » notamment) et le poste agent SMAPS,

Considérant la probabilité forte d'une baisse conséquente des financements État sur le Fonds Vert (covoiturage, mobilités, etc.).

Il pourrait être envisagé de porter un nouveau projet ALCOTRA sur le thème Mobilités (comme AMICI).

Le nouvel appel à projets simples ALCOTRA vient de paraître pour dépôt des dossiers attendus jusqu'au 29 mai 2026, et une décision d'instruction communiquée à fin 2026.

Cette temporalité permettrait de garantir de possibles suites à la mission Mobilité du SMAPS, de sécuriser des financements pour la poursuite des actions et services et de projeter de nouvelles opérations d'aménagements (sécurisation centre-bourg, aménagement cyclable par exemple).

Les élu(e)s actuels pourraient donner leur avis et orienter un projet à déposer, sous réserve que les élu(e)s nouvellement en place en 2026 le confirment, l'amendent ou l'infirment.

Les membres du Comité syndical sont d'accord pour préparer un dossier en partenariat avec les communautés de communes membres.

2- Délibérations

Le Président propose l'ajout de deux délibérations :

- Acquisition de vélos à assistance électrique ;
- Approbation de l'avenant n°02 à la convention d'OPAH avec l'ANAH sur le territoire de l'Avant-Pays Savoyard ;

➤ Rapport d'activités ;

Le comité syndical prend acte du rapport d'activités 2024 qui a été transmis par courriel préalablement à la séance. Le document sera transmis aux EPCI membres.

Le Comité syndical, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

- APPROUVE le rapport d'activités 2024 tel qu'il a été présenté ;

➤ Tourisme / SIG : Conventionnement avec le Parc naturel régional de Chartreuse pour un outil de gestion du réseau de randonnée ;

Le parc naturel régional (PNR) de la Chartreuse développe depuis près de 2 ans un outil de gestion du réseau PDIPR (Plan départemental des itinéraires de promenades et de randonnée). Cet outil est intégré au système d'information territorial (SIT) du PNR et a été conçu sur mesure pour répondre aux besoins spécifiques des EPCI.

Le PNR propose de déployer cet outil mutualisé aux 7 EPCI ayant une partie de leur territoire dans le périmètre du

parc. Soit les EPCI de : Cœur de Chartreuse, Grand Chambéry, Grenoble-Alpes-Métropole, Pays du Grésivaudan, Pays Voironnais, Lac d'Aiguebelette, Yenne, Val Guiers, Cœur de Savoie. Ce déploiement facilitera une **gestion inter-territoires**.

Le territoire de l'Avant-Pays Savoyard dispose de données dispersées mais pas d'outil de gestion qui sont souvent proposés par des prestataires privés.

L'outil de gestion a été testé en 2025 par Cœur de Chartreuse et le Pays voironnais avec l'**application terrain** et l'**outil bureautique**. L'outil permet notamment :

- La création d'une **base de données géoréférencées des itinéraires, de la signalétique et des aménagements** en place (type, état, contenus, gestionnaires, entretien à réaliser, photos...) ;
- Un **accès multi-utilisateur** pour une gestion simultanée par différents intervenants (gestionnaires PDIPR, agents terrain, élu(e)s, gestionnaires ONF, RNN, ENS, etc.) ;
- Une **harmonisation des données** sur la base de référentiels nationaux ;
- Un suivi des **signalements terrains par les usagers** (outil de veille « Suricate ») ;
- Une connexion aux logiques de réseaux nationaux, régionaux ou départementaux avec l'outil « Géotrek » pour la promotion de l'offre de randonnée ;
- L'édition de **bons de commandes** pour des compléments ou remplacement de signalétique ;
- Le suivi et la veille de l'entretien des sentiers et l'édition de bilans annuels.

Le SMAPS accompagne depuis plus de 25 ans la mise en place de l'offre de randonnée sur les communautés de communes de Yenne, de Val Guiers et du lac d'Aiguebelette qui disposent chacune de la compétence pour la mise en place, le suivi et l'entretien du réseau PDIPR. Ce réseau comprend :

- **144 km** sur le territoire de la **CC de Yenne** (123 poteaux directionnels) ;
- **146 km** sur le territoire de la **CC Val Guiers** (115 poteaux directionnels) ;
- **126 km** sur le territoire de la **CC du lac d'Aiguebelette** (146 poteaux directionnels).

Soit un total de **415 km** sur le territoire de l'Avant-Pays Savoyard.

Le PNR de Chartreuse prend en charge toute l'expertise pour mettre en place l'outil, héberge les données sur des serveurs sécurisés, gère la maintenance de l'outil et son accessibilité (droits d'accès).

Le SMAPS a la charge de fournir ses données SIG suivant un cadre technique unique défini pour l'ensemble des territoires (formations et encadrement technique par le PNR de Chartreuse) :

Création des tronçons : découpage des itinéraires selon leur hiérarchie (GR -PR-autre), le type de revêtement, la nature de l'entretien...

Base de données des points (poteaux directionnels, poteaux jalons, mobilier, passerelles, mains courantes...)

Contenus informatifs : inscriptions sur les lames, photos.

Cette étape de préparation et de « nettoyage » des données nécessitera un temps humain important assuré en interne par le SMAPS.

Chaque collectivité reste propriétaire et responsable de ses données.

Afin de participer aux frais de stockage des données et de maintenance évolutive de l'outil il est demandé une **participation financière annuelle** à l'ensemble des territoires calculée au prorata du nombre de km.

	KM	Coût/km	Montant TTC
Communauté de communes de Yenne	144	3,1	448
Communauté de communes Val Guiers	146	3,1	451
Communauté de communes du lac d'Aiguebelette	126	3,1	391
TOTAL AVANT PAYS SAVOYARD	416	3,1	1 290

En année 1, vu les coûts de mise en œuvre, la participation du SMAPS s'établira à 2 760,00 € TTC.

Le montant s'élèvera à 1 290,00€ TTC pour les années suivantes.

Cet outil permettra de capitaliser toutes les informations techniques collectées par le SMAPS avec un accès libre pour chaque collectivité. L'outil permettra de faciliter la gestion et l'entretien des chemins de randonnée (signalétiques, infrastructures...), compétence des EPCI.

La pratique de la promenade et randonnée pédestre reste la première activité de plein air du territoire, complétée par la pratique croissante du trail et du VTT.

Au-delà du détail de l'offre et de son suivi, l'outil pourra être exploité pour fournir l'ensemble de la donnée à des prestataires privés pour valoriser l'offre par le biais d'outils numériques ou papiers (outils en ligne, édition de cartes...).

Débats : Mme Virginie GIROD demande à quoi servira l'outil.

Le Président répond que cela permettra de stocker dans un outil adapté toutes les données recueillis par le chargé de mission « Activités de pleine nature » du SMAPS. Cela facilitera la continuité du service.

M. Pascal ZUCCHERO précise qu'une fois les données intégrées, cet outil sera précieux pour améliorer le pilotage de l'entretien des sentiers de randonnée.

M. Jean-Claude PARAVY s'étonne que le CD73 n'ait pas mis en place cet outil ?

Le Comité syndical, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

- ✓ VALIDE l'intérêt de l'outil pour la capitalisation et le suivi de toutes les données techniques sur l'offre de randonnée ;
- ✓ VALIDE la proposition de convention de partenariat avec le Parc naturel régional de Chartreuse pour la mise à disposition de l'outil de gestion du réseau de randonnée ;
- ✓ VALIDE la prise en charge par le SMAPS de la participation annuelle au fonctionnement de l'outil évaluée à 2 760,00€ TTC la première année puis 1 290,00 € ;
- ✓ MANDATE le Président pour signer la convention et tout autre document relatif à la mise en place de cette action.

➤ **Habitat : Avenant à la convention du PACTE territorial ;**

Le comité syndical du 30 septembre 2025 a validé le principe de l'intégration de missions de l'ADIL au Pacte Territorial, le plan de financement proposé ainsi que le principe d'un avenant au Pacte Territorial.

Pour rappel, il prévoit :

- D'inclure au Pacte Territorial la participation de l'ADIL à une matinée rénovation ;
- De renforcer les permanences téléphoniques (objectif de 57 conseils supplémentaires) ;
- De renforcer les permanences (objectif de 9 conseils personnalisés, soit 3 permanences supplémentaires).

Ces actions, incluses au Pacte Territorial, représentent un montant total de 3 228,00€, dont 50% peuvent être financés par l'Anah, soit un reste à charge de 1 614,00€ pour le SMAPS en 2026, s'ajoutant aux 12 854,00€ annuels déjà prévus dans le Pacte Territorial concernant les actions de l'ADER.

Il est proposé de valider l'avenant joint à la présente délibération. Il a fait l'objet d'un avis positif de la DREAL le 03 décembre 2025.

Le Comité syndical, après en avoir délibéré à l'unanimité :

- ✓ APPROUVE l'avenant à la convention de Pacte Territorial ;
- ✓ AUTORISE le Président ou son représentant à signer ledit avenant et à prendre toutes les mesures correspondantes.

➤ **Habitat : Avenant n°02 à la convention d'OPAH avec l'ANAH sur le territoire de l'Avant-Pays Savoyard ;**

Le Comité syndical du 30 septembre 2025 a approuvé le principe d'un avenant de l'OPAH de l'Avant-Pays Savoyard pour intégrer un accompagnement au format MAR' (Mon Accompagnateur Rénové) à partir du 1^{er} janvier 2026.

L'avenant, joint à la présente délibération, prévoit notamment de compléter l'accompagnement déjà réalisé (visite technique, rapport, plusieurs scénarios de travaux, scénarios financiers) par Soliha par des audits énergétiques ou encore des visites après travaux.

Ces nouvelles missions impliquent des tarifs unitaires par dossier de l'opérateur de l'OPAH de l'Avant-Pays Savoyard plus élevés, impactant de fait des évolutions des montants engagés par le SMAPS et l'ANAH.

Rappel : L'accompagnement des dossiers sur le volet rénovation énergétique passera d'un coût unitaire de 700,00€ HT par dossier pour les propriétaires occupants et 1 200,00€HT pour les propriétaires bailleurs à 2 000,00€ HT (tous types de propriétaires). Les aides à l'ingénierie de l'Anah évoluent en conséquence, passant de 600,00€ HT par dossier à 2 000,00€ HT pour les ménages très modestes et 1 600,00€ HT pour les ménages modestes. L'accompagnement des dossiers sur le volet autonomie passera d'un coût unitaire de 600,00€ HT par dossier à 800,00€ HT, sans augmentation des aides à l'ingénierie de l'Anah (600,00€ par dossier). Enfin, l'accompagnement des dossiers logements dégradés/habitat indigne passe de 1 000,00€ HT par dossier à 4 000,00€ HT (aide à l'ingénierie de l'Anah du même montant).

En particulier, les montants prévisionnels des autorisations d'engagement de l'Anah pour l'opération passent de 5 033 196,00 € prévus dans le cadre du premier avenant à la convention d'OPAH à 4 982 322,00 € selon l'échéancier suivant (montants Anah établis selon les objectifs faisant l'objet du premier avenant de la convention, les montants unitaires moyens de aides aux travaux indiqués par la DDT73, les montants d'aides à l'ingénierie prévus par la délibération 2023-51 du Conseil d'Administration de l'Anah) :

	2023-2024	2025	2026	Total Avenant n°2
AE prévisionnels Anah	1 433 184 €	1 987 265 €	1 561 872 €	4 982 322 €
Dont aides aux travaux	1 379 137 €	1 929 938 €	1 473 600 €	4 782 676 €
Aides aux travaux engagées	1 283 207 €			
Dont aides à l'ingénierie :				
- Part fixe	18 580 €	15 927 €	13 272 €	47 780 €
- Part variable	35 467 €	41 400 €	75 000 €	151 867 €

Par ailleurs, le SMAPS est maître d'ouvrage compétent en matière d'Habitat.

À ce titre, il porte le volet « Ingénierie » de l'OPAH (et donc le suivi-animation). L'avenant prévoit sur les montants prévisionnels des autorisations d'engagement de la collectivité maître d'ouvrage pour l'opération s'élèvent à 305 745,00€, selon l'échéancier suivant :

	2023-2024	2025	2026	Total avenant n°2
AE prévisionnels SMAPS (montant en € HT)	94 438 €	93 387 €	117 920 €	305 745 €
Dépenses réalisées (montant en € HT)	Part fixe : 49 296 € Part variable : 32 733 €			
Dont Aides à l'ingénierie avenant n°2	54 047 €	57 326 €	88 272 €	199 645 €

Le reste à charge pour le SMAPS passe de **103 532,00 € à 106 100,00€**, financé en partie par le Conseil départemental de la Savoie.

L'avenant a fait l'objet d'un avis positif de la DREAL le 09 décembre 2025.

Le Comité syndical, après en avoir délibéré à l'unanimité :

- ✓ APPROUVE l'avenant n°2 de l'OPAH avec l'ANAH, le Conseil département de la Savoie et les 3 EPCI membres ;
- ✓ AUTORISE le Président ou son représentant à signer ledit avenant et à prendre toutes les mesures correspondantes.

➤ **Mobilités : Avenant à la convention de préfiguration du SERM ;**

VU la délibération n° CS05_07 du 10 décembre 2024 autorisant la signature d'une convention relative au financement de l'élaboration concertée du dossier de demande de statut du SERM de la Grande Aire Urbaine de Chambéry - Métropole Savoie et Avant-Pays Savoyard avec l'État, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Département de la Savoie, la SGP, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, Grand Chambéry, Grand Lac et Cœur de Savoie Syndicat des Mobilités de l'Ouest Savoyard ;

VU la loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains transformant la Société du Grand Paris en Société des grands projets (SGP) ;

VU la signature de la convention et son entrée en vigueur le 15 mai 2024 ;

Le SMAPS a acté en 2024, le cofinancement des missions permettant la préfiguration du projet de SERM de Chambéry Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard, à travers une convention entrée finalement en vigueur le 15 mai 2024.

En juin 2025, le Ministre des Transports a indiqué à l'occasion de la clôture de la conférence « Ambition France Transports » que l'État prendrait en charge financièrement la phase de préfiguration des SERM.

L'État a souhaité que la participation à ces travaux de préfiguration soit réalisée sans contrepartie des collectivités qui ont fait le choix de s'engager dans la mise en œuvre d'un projet de SERM, en prenant à sa charge la participation à destination de la SGP.

Par conséquent, il convient d'amender l'actuelle convention de co-financement pour intégrer le fait que l'État finance intégralement les missions confiées à SGP Dev dans le cadre de la préfiguration du SERM de Chambéry Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard.

Il est donc nécessaire d'acter l'avenant n°1, qui a pour objet :

- D'acter le versement d'une dotation forfaitaire par l'État à SGP Dev pour sa participation à l'obtention du statut de SERM, dont la réalisation des Etudes et Attendus ;
- D'introduire les modalités de financement de la Région pour la réalisation des Etudes et Attendus dont elle a la charge.

L'État prenant à sa charge le financement des missions confiées à la SGP Dév, SNCF Réseau, SNCF Gare et connexions à hauteur de 1 011 000 € TTC, la SGP remboursera le cas échéant les montants déjà versés par les financeurs. Le plan de financement des missions confiées à la SGP reste, quant à lui, inchangé.

Le SMAPS prend acte de la fin de tous financements des missions confiées à la SGP (internalisées et externalisées), et qui étaient à sa charge dans le cadre de la phase de préfiguration du SERM de Chambéry Métropole Savoie et Avant-Pays Savoyard.

Le présent avenant vise également à préciser les participations respectives des collectivités pour la réalisation des missions restantes confiées à la Région Auvergne-Rhône-Alpes, à SNCF Gares et Connexions, à SNCF Réseau et au SYMOS ; pour un montant total qui s'établit à 587 000,00 € euros courant (HT). La participation du SMAPS attendue pour la réalisation de ces missions est portée à 6 457,00 € euros (HT).

Pour mémoire, le reste à charge initial était estimé à 16 478,00 € euros (HT).

Le montant sera réparti au *prorata* habitant entre les EPCI membres.

Le Comité syndical, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

- ✓ AUTORISE le Président ou son représentant à signer l'avenant n° 1 à la convention de financement décrite ci-dessus ;
- ✓ IMPUTE les dépenses correspondantes aux dépenses à inscrire au budget général en section d'investissement.

➤ **Mobilités : Approbation de la synthèse dite « Pour décideur » du SERM ;**

VU la loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux Services Express Régionaux Métropolitains introduit un article L 1215-6 au Code des transports qui définit les SERM comme suit :

« Une offre multimodale de services de transport collectifs publics s'appuyant prioritairement sur l'amélioration des dessertes ferroviaires. L'offre SERM intègre également des services de transport routier à haut niveau de service, des réseaux cyclables, des services de transport fluvial, de covoiturage, d'autopartage, de transports guidés ainsi que la création ou l'adaptation de gares ou de pôles d'échanges multimodaux » ;

VU l'article L 1215-6 du Code des transports qui précise que le statut de SERM est conféré par arrêté ministériel sur la base d'une proposition conjointe de la Région et des autorités compétentes pour l'organisation de la mobilité contribuant au financement de ce service ;

VU la délibération n° CS05_07 du 10 décembre 2024 autorisant la signature d'une convention relative au financement de l'élaboration concertée du dossier de demande de statut du SERM de la Grande Aire Urbaine de Chambéry - Métropole Savoie et Avant-Pays Savoyard avec l'État, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Département de la Savoie, la SGP, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, Grand Chambéry, Grand Lac et Cœur de Savoie Syndicat des Mobilités de l'Ouest Savoyard ;

La Région Auvergne-Rhône Alpes, le Département de la Savoie, les agglomérations de Grand Chambéry, Grand Lac et Cœur de Savoie, Grand Annecy, le Syndicat Mixte de l'Avant-Pays Savoyard et Métropole Savoie, dans un courrier adressé au Ministre chargé des transports daté du 26 avril 2024, ont demandé la labellisation du projet de Service Express Régional Métropolitain de la grande aire urbaine de Chambéry Métropole Savoie, Grand Annecy et Avant-Pays Savoyard. Cette labellisation a été accordée en retour le 27 juin 2024, permettant ainsi le lancement de la démarche de préfiguration, visant à finaliser un dossier de synthèse permettant l'obtention du statut de SERM.

A la suite de cette labellisation et en application de l'article L 1215-8 introduit par la loi susmentionnée, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Département de la Savoie, la communauté d'agglomération de Grand Chambéry, la communauté d'agglomération de Grand Lac, la communauté de communes de Cœur de Savoie, le Syndicat Mixte de l'Avant-Pays Savoyard (SMAPS), le Syndicat des mobilités de l'ouest savoyard (SYMOS), la Société des Grands Projets (SGP), SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, soutenus par l'État, ont établi une convention relative au financement de l'élaboration concertée du dossier de demande de statut du SERM de la Grande Aire Urbaine de Chambéry - Métropole Savoie et Avant-Pays Savoyard. Entrée en vigueur le 15 mai 2024 pour une durée initiale de

10 mois, elle définit le financement des missions de préfiguration du SERM par la SGP à travers sa filiale SGP Dev, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, et s'appuie sur les intentions suivantes partagées par les partenaires dans l'objectif de renforcer, structurer et hiérarchiser une offre de mobilité multimodale au service des habitants et de l'attractivité du territoire :

- Répondre aux besoins de déplacements quotidiens des habitants des secteurs urbains, péri-urbains et ruraux du territoire Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard ;
- Articuler l'ensemble de l'offre de mobilité autour d'une structuration hiérarchisée des pôles multimodaux ;
- Organiser le développement du territoire en lien avec une offre de mobilité multimodale ;
- Favoriser la transition énergétique et écologique du territoire ;
- Améliorer la qualité de l'air.

Les missions réalisées par SGP Dev, SNCF Réseau et Gares & Connexions concernant le SERM de Chambéry Métropole Savoie et Avant-Pays Savoyard ont ainsi permis :

- De synthétiser les études et réflexions en cours relatives au SERM ;
- De définir un schéma d'ensemble pour le SERM afin de proposer une offre de services multimodale et d'identifier les coûts d'investissement et d'exploitation, et de planifier le déploiement des solutions ;
- D'élaborer un plan de financement couvrant l'ensemble des composantes du schéma d'ensemble ;
- De définir un schéma de gouvernance pour les prochaines étapes du projet.

Le Président présente en séance la Synthèse des engagements conclue entre les partenaires du SERM de la Grande aire urbaine de Chambéry Métropole Savoie et Avant-Pays Savoyard et aboutie au terme de cette phase de préfiguration, annexé à la présente délibération. Les engagements qui y sont présentés figurent au « Résumé pour décideurs » intégré au dossier de synthèse, et dont les éléments clés peuvent être exprimés comme suit :

« Le SERM de la grande aire urbaine de Chambéry Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard : l'ambition d'une offre de mobilité intégrée pour répondre aux enjeux du territoire

Afin de répondre à la diversité des besoins de mobilité des habitants du territoire et d'assurer un véritable choc d'offre à l'échelle du projet, le SERM s'articule autour d'une combinaison coordonnée de solutions de mobilité, permettant à chaque bassin de vie de bénéficier à terme d'une offre de transports adaptée et intégrée :

Un renforcement de l'offre sur l'ensemble des modes de transport :

Le projet prévoit une densification et une modernisation du réseau ferroviaire avec la création de nouvelles haltes, une fréquence accrue (jusqu'à un train toutes les 15 minutes en pointe) et une desserte élargie. Les gares existantes seront améliorées pour renforcer la sécurité, l'accessibilité, l'intermodalité et le confort.

En complément, des corridors express d'autocars offriront une fréquence élevée et des correspondances optimisées. Le réseau de cars de la région sera restructuré pour améliorer la desserte et l'articulation avec les pôles d'échanges. Un réseau cyclable structurant favorisera les rabattements vers les gares et l'intermodalité vélo + train/bus.

Le SERM mise aussi sur la mobilité partagée et solidaire : covoiturage (lignes dédiées, aires, incitations) et transport à la demande harmonisé. Des pôles d'échanges multimodaux seront créés ou modernisés pour fluidifier les correspondances entre modes. Enfin, une politique tarifaire et d'information intégrée, s'appuyant sur la billettique régionale et des outils numériques de type MaaS (Mobility As A Service), garantira une expérience usager unifiée et lisible.

Le SERM sera déployé progressivement avec un premier horizon en 2029 pour apporter une réponse de court-terme aux besoins de mobilité du territoire en capitalisant sur la systématisation en journée et l'amplitude de l'offre ferroviaire, ainsi que sur le réseau routier existant et son maillage fin du territoire pour en accélérer la mise en œuvre.

Le projet de SERM de Chambéry constitue ainsi une réponse collective et coordonnée aux défis qui se présentent sur le territoire de l'aire métropolitaine chambérienne. En premier lieu, il vise à encourager le report modal en proposant une alternative crédible à la voiture individuelle, grâce à des connexions intermodales efficaces et accessibles. Il s'attache également à relier les pôles économiques et les zones densément peuplées tout en répondant aux orientations politiques et d'aménagement locales.

Au-delà de cette logique de desserte, il s'agit aussi de penser la mobilité comme levier d'aménagement, en renforçant les liens entre déplacements et développement urbain, notamment à l'échelle des quartiers de gare dont la planification en termes d'aménagement devra accompagner le choc d'offre de mobilité. Enfin, en limitant l'usage de la voiture particulière, le SERM contribue aux objectifs de transition environnementale et climatique du territoire.

Le financement et la gouvernance :

La première étape du déploiement du SERM de Chambéry, qui couvrira au moins la période 2026-2027, consiste à lancer les premières études ainsi que les travaux liés aux opérations du schéma d'ensemble à très court terme.

Afin d'alimenter des réflexions futures, des simulations théoriques du financement des horizons de moyen et de long-terme du SERM ont été réalisées. Elles ne représentent pas des engagements des collectivités, mais peuvent constituer une base à la réflexion future des partenaires.

En matière de gouvernance du SERM, il est envisagé la mise en place d'un schéma de gouvernance dédié, conformément aux exigences de la loi n°2023-1269 du 27 décembre 2023, en deux étapes, s'articulant autour des deux instruments prévus par la loi relative aux SERM :

- *Une structure locale de coordination, structure partenariale dédiée à la coordination des maîtres d'ouvrages porteurs des projets d'infrastructure du SERM avec un déploiement en deux étapes :*
 - o *Mise en place d'une comitologie de type comité de pilotage/comité technique (sans personnalité morale) à un horizon 2026-2027 (gouvernance phase 1) ;*
 - o *Puis à moyen terme, un renforcement de la gouvernance pourra être envisagé au regard des enjeux de financement en s'appuyant sur une structure dotée de la personnalité morale.*
- *Une convention de suivi de la réalisation des infrastructures et ouvrages du SERM, entre la structure locale de coordination d'une part, et l'État, les autorités organisatrices de la mobilité concernées, les collectivités territoriales et les groupements financeurs du SERM. »*

Il est à noter que le projet de SERM de Chambéry répond aux objectifs établis dans les documents de planification territoriale des collectivités concernées, et notamment le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et des Schémas de cohérences territoriale (ScoT) de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard.

Le Comité Syndical après en avoir délibéré :

- ✓ **APPROUVE** la synthèse des engagements quant à la poursuite de la démarche SERM, à savoir d'une part la validation des éléments constitutifs de l'ambition pour le territoire décrite dans le dossier de synthèse qui sera déposé auprès du Ministre en charge des transports, et d'autre part la poursuite de la démarche de dialogue avec l'ensemble des territoires concernés avec l'objectif de préparer la phase d'opérationnalisation du projet ;
- ✓ **AUTORISE** le Président à signer tous les actes nécessaires à la démarche d'obtention du statut de SERM auprès du Ministre des transports.

➤ **Mobilités : Convention d'occupation du sous-sol du lieu partagé Clic'& Ressources France services de la CC Val Guiers ;**

La CC Val Guiers accepte de mettre à disposition gracieuse un espace de stockage pour entreposer les VAE du Réflex Vélo.

Le Comité Syndical après en avoir délibéré, à l'unanimité :

- ✓ APPROUVE les dispositions de la convention présentée en séance ;
- ✓ AUTORISE le Président à signer tous les actes nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

➤ **Mobilités : AJOUT : Acquisition de vélos à assistance électrique ;**

Le dispositif AVELO2 clôturé en 2024, a permis d'initier le déploiement d'une politique cyclable, notamment à travers le dispositif « Réflex Vélo » consistant au prêt gratuit de vélos à assistance électrique (VAE). Porté par le SMAPS, ce service a pour but de déployer la pratique du vélo au quotidien, et a comptabilisé depuis 2023 plus de 100 habitants bénéficiaires et plus de 26 000 kms cumulés parcourus.

Le SMAPS a fait l'acquisition depuis décembre 2022 de 16 VAE et de 3 vélos rallongés et vélo-cargos électriques, d'accessoires vélos et d'équipements de pluie.

Etant précisé que la SPL Agence écomobilité Savoie-Mont-Blanc, dont le SMAPS est actionnaire, est l'acteur missionné depuis 2022 pour déployer et pour effectuer l'entretien régulier des vélos ;

Il est proposé de procéder à l'acquisition de 10 VAE complémentaires, qui répondent à l'exigence de démarrer un renouvellement du parc de vélos vers des modèles compatibles avec les besoins suivants :

- Se conformer à des niveaux de robustesse supérieur vis-à-vis du cadre et des différents composants ;
- Avoir des équipements dotés de pièces dont la maintenance est compatible avec les pièces et modèles opérées par l'opérateur principal du service, à savoir la SPL Agence écomobilité Savoie-Mont-Blanc ;
- Bénéficier d'une personnalisation possible à l'image de la collectivité et du dispositif Réflex Vélo (choix couleurs et affichage des logotypes) ;

VU les articles L. 5211-10 du Code général des collectivités territoriales,

VU les articles L.2123-1 et R.2123-1-1 du Code de la commande publique,

VU la délibération n°23.05.2023-01 du Conseil communautaire en date du 23 mai 2023 approuvant la Stratégie Mobilité,

CONSIDERANT que des subventions ont été acquises à hauteur de 15 000,00 € auprès du Fonds Vérts Mobilités durables en zones rurales 2024 et de la Compagnie Nationale du Rhône (8 000,00 €) ;

CONSIDERANT la décision de consolider le service Réflex Vélo en 2026 et de garantir l'usage pérenne des VAE prêtés depuis 2023 dans le cadre du dispositif Réflex Vélo ;

CONSIDERANT le besoin de recourir à un marché négocié pour l'acquisition de 10 VAE classiques ;

CONSIDERANT que l'Agence écomobilité exploite pour le compte de sept collectivités de Savoie et Haute-Savoie des vélostations et service vélos qui opèrent des pièces vélos relatives aux vélos de la marque Arcade Cycles ;

CONSIDERANT que la société ARCADE CYCLES, sise 41 Rue Pierre ALLUT 85000 LA ROCHE SUR YON - FRANCE, dispose des compétences et garanties requises pour assurer la prestation demandée ;

Le Président propose l'acquisition de 10 VAE auprès de la société ARCADE CYCLES sise 41 Rue Pierre ALLUT 85000 LA ROCHE SUR YON – France, pour l'acquisition de 10 VAE classiques, pour un montant de 17 790,00 € HT, soit un montant de 21 348,00 € TTC ;

Le Conseil syndical, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

- ✓ VALIDE l'inscription au BP 2026 d'une ligne en investissement pour l'acquisition des VAE ;
- ✓ DECIDE de contractualiser avec la société ARCADE, sise 41 Rue Pierre ALLUT 85000 LA ROCHE SUR YON – France, pour l'acquisition de 10 VAE classiques, pour un montant de 17 790,00 € HT, soit un montant de 21 348,00 € TTC ;
- ✓ MANDATE le Président pour signer tous les documents nécessaires à l'acquisition du matériel.

➤ **Culture : Tarifs et conventions pour la location et la gestion du matériel de cinéma de l'Avant-Pays Savoyard ;**

Le Vice-président en charge de la Culture rappelle que grâce à la mise en réseau des acteurs culturels de l'Avant-Pays Savoyard et aux constats qui en ont émergé, en raison de l'absence de salles dédiées et équipées pour le spectacle ou la diffusion de films, du fort besoin en matériel scénique et de projection des acteurs culturels et des collectivités, le SMAPS s'est équipé en matériel.

Ainsi, un pack complet de matériel dédié à l'organisation de cinéma plein air (également utilisable en salle des fêtes) a été acquis en 2022. Pour rappel, le matériel est destiné à être utilisé pour l'organisation de manifestations à caractère culturelles, telles que les projections de films et pour les séances de cinéma. Le SMAPS est propriétaire de ce matériel.

Il est désormais proposé de louer ce matériel à un tarif symbolique. Une convention a été rédigée dans le but de définir les modalités de mise à disposition du matériel de cinéma du SMAPS.

Montant de la location :

Un dédommagement pour assurer la gestion et l'entretien du matériel est désormais demandé aux structures emprunteuses. Le moment demandé ne permet pas le renouvellement du matériel prêté.

Le dédommagement est le même si l'ensemble du matériel, ou une seule partie, est empruntée. Montant du dédommagement prévu pour chaque emprunt : 50,00 €. Ce dédommagement est versé par virement à l'ordre du propriétaire après réception d'un titre de paiement émis par le SMAPS.

Convention de location, entre le SMAPS et l'emprunteur :

Une convention fixant les modalités d'emprunt ainsi que les rôles et responsabilités du propriétaire et de l'emprunteur, est signée en amont de la location. Elle détermine les conditions d'état des lieux, la destination du matériel, la durée de la convention, le montant de la location, l'engagement au remboursement des dégâts causés au matériel par l'emprunteur, les conditions d'assurances, les conditions générales d'emprunt et les responsabilités de l'emprunteur vis-à-vis du matériel, ainsi que les pièces à fournir pour valider l'emprunt.

La dite-convention et son annexe sont jointes à cette délibération.

Convention de gestion du matériel, entre le SMAPS et le Comité des fêtes d'Avressieux :

Effective à compter du 1^{er} janvier 2026, une convention confie au Comité des fêtes d'Avressieux la gestion sur l'Avant-Pays Savoyard du matériel de cinéma acquis par le SMAPS. Ce matériel est destiné aux personnes morales (structures publiques ou privées organisant des spectacles et propositions culturelles à destination des habitants). Tous les prêts, quel que soit l'emprunteur (hormis le SMAPS) sont payants, et les montants collectés sont reversés chaque trimestre au Comité des fêtes d'Avressieux, sur présentation d'une facture récapitulative.

Cette convention a ainsi pour but de fixer les nouvelles modalités, notamment financières, de ce partenariat, ainsi que les rôles et responsabilités du SMAPS et du Comité des fêtes d'Avressieux dans la gestion du matériel. Elle détermine l'objet de la convention, sa durée, la mise en œuvre de la mission, la question des assurances, les dispositions financières ainsi que les modalités de résiliation de la convention et de règlement des litiges.

La dite-convention et son annexe sont jointes à cette délibération.

Le Conseil syndical, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

- ✓ **VALIDE** le montant du dédommagement prévu pour les locations ;
- ✓ **AUTORISE** le Président du SMAPS à signer les conventions ci-jointes et à prendre toutes les mesures nécessaires relatives à ce partenariat.

M. Christophe VEUILLET quitte la séance.

➤ **Ressources humaines : Adhésion au contrat d'assurance groupe du CDG 73 pour la couverture des risques statutaires ;**

Le Président expose que dans le cadre de la mise en place d'un nouveau contrat d'assurance groupe à adhésion facultative garantissant les risques statutaires des collectivités et établissements publics de la Savoie pour la période

2026-2029, le CDG73 a lancé un marché public. L'offre retenue est celle du groupement d'entreprises conjoint constitué des sociétés DIOT SIACI / GROUPAMA.

Vu l'exposé de M. le Président et sur sa proposition,

Après en avoir délibéré, le Comité syndical approuve à l'unanimité ;

VU le code général de la fonction publique portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale ou des textes précédents le code et non encore codifiés ;

VU l'article 26 de la loi n° 84.53 du 26 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la Fonction Publique Territoriale ;

VU le décret n° 86-552 du 14 mars 1986 pris pour l'application du 2ème alinéa de l'article 26 de la loi n°84.53 du 26 janvier 1984 et relatif aux contrats d'assurance souscrits par les centres de gestion pour le compte des collectivités locales et établissements publics territoriaux ;

VU la délibération n° 45-2025 du conseil d'administration du Centre de gestion de la Savoie en date du 8 juillet 2025, autorisant le Président du Cdg73 à signer le marché avec le groupement DIOT SIACI / GROUPAMA ;

VU la délibération n° 46-2025 du conseil d'administration du Centre de gestion de la Savoie en date du 8 juillet 2025 approuvant la convention d'adhésion et d'assistance administrative à la mise en œuvre du contrat d'assurance groupe pour la couverture des risques statutaires souscrit par le Cdg73 (2026-2029) ;

APPROUVE l'adhésion au contrat groupe pour la couverture des risques statutaires mis en place par le Centre de gestion de la fonction publique territoriale de la Savoie et attribué au groupement DIOT SIACI / GROUPAMA, selon les caractéristiques suivantes :

Durée du contrat : 4 ans (date d'effet 1^{er} janvier 2026)

Régime du contrat : capitalisation

Préavis : adhésion résiliable chaque année sous réserve de l'observation d'un préavis de quatre mois.

- **Agents titulaires ou stagiaires affiliés à la C.N.R.A.C.L. ou détachés**

- **Risques garantis** : décès, congé pour invalidité temporaire imputable au service, congé de longue maladie, congé de longue durée, maternité (y compris les congés pathologiques), adoption, paternité et accueil de l'enfant, congé de maladie ordinaire et le temps partiel pour raison thérapeutique sans lien avec un arrêt préalable, temps partiel pour raison thérapeutique en lien avec un arrêt préalable, mise en disponibilité d'office pour raison de santé, infirmité de guerre, allocation d'invalidité temporaire.
- **Conditions** : avec une franchise de 30 jours fermes par arrêt en maladie ordinaire : 5,81 % de la masse salariale assurée

- **Agents titulaires ou stagiaires non-affiliés à la C.N.R.A.C.L. ou détachés et agents contractuels de droit public**

- **Risques garantis** : congé pour invalidité temporaire imputable au service, congé de grave maladie, maternité (y compris les congés pathologiques), adoption, paternité et accueil de l'enfant, congé de maladie ordinaire, temps partiel thérapeutique sans arrêt préalable.
- **Conditions** : avec une franchise de 30 jours fermes par arrêt en maladie ordinaire : 0,97 % de la masse salariale assurée

➤ **Ressources humaines : Mandatement du CDG 73 afin de conclure une convention de participation sur le risque « Santé » ;**

L'ordonnance n°2021-175 du 17 février 2021 relative à la protection sociale complémentaire dans la fonction publique vient renforcer le dispositif relatif à la protection sociale complémentaire en instituant notamment, à compter du 1er janvier 2026, en matière de santé, une participation financière obligatoire des employeurs publics à des contrats d'assurance (labellisés ou issus d'une convention de participation) souscrits par leurs agents.

L'adhésion à une protection sociale complémentaire est facultative pour les agents.

Le décret n° 2022-581 du 20 avril 2022 relatif aux garanties de protection sociale complémentaire et à la participation obligatoire des collectivités territoriales et de leurs établissements publics à leur financement, prévoit une participation mensuelle minimale des employeurs territoriaux au financement, pour chaque agent, des garanties de protection sociale complémentaire au titre des risques d'atteinte à l'intégrité physique de la personne et les risques liés à la maternité, désignés sous la dénomination de risque « Santé ».

La complémentaire santé recouvre les frais de soins de santé, non couverts ou partiellement couverts, par la Sécurité Sociale, tels que l'achat de médicaments, les frais d'optique, l'aide auditive, le forfait journalier et les frais dentaires.

La participation mensuelle des collectivités territoriales et de leurs établissements publics à ce financement ne peut être inférieure à 15 euros par agent.

Le montant accordé par l'établissement peut être modulé selon le revenu ou la composition familiale de l'agent, dans un but d'intérêt social.

En application de l'article L 827-7 du Code général de la fonction publique, les centres de gestion ont l'obligation de conclure « *des conventions de participation avec les organismes mentionnés à l'article L. 827-5 dans les conditions prévues à l'article L. 827-4.* ». La conclusion d'une telle convention de participation doit intervenir à l'issue d'une procédure de mise en concurrence transparente et non discriminatoire.

Le Centre de gestion de la Savoie (Cdg73) a lancé, pour le compte des collectivités qui le demandent, une telle procédure de mise en concurrence afin de choisir un organisme compétent et de conclure avec celui-ci, à compter du 1er janvier 2026 et pour une durée de 6 ans, une convention de participation sur le risque « Santé ».

Monsieur le Président propose à l'organe délibérant de mandater le Cdg73 à cet effet.

APRES EN AVOIR DELIBERE ;

VU le code général de la fonction publique,

VU le décret n°2011-1474 du 8 novembre 2011 relatif à la participation des collectivités territoriales et de leurs établissements publics au financement de la protection sociale complémentaire de leurs agents,

VU l'ordonnance n°2021-175 du 17 février 2021 relative à la protection sociale complémentaire dans la fonction publique visant à renforcer le dispositif relatif à la protection sociale complémentaire en instituant à compter du 1^{er} janvier 2026 en matière de « Santé », une participation financière obligatoire des employeurs publics à des contrats d'assurances (labellisés ou issus d'une convention de participation) souscrits par leurs agents,

VU le décret n° 2022-581 du 20 avril 2022 relatif aux garanties de protection sociale complémentaire et à la participation obligatoire des collectivités territoriales et de leurs établissements publics à leur financement,

VU l'avis du comité social territorial du Cdg73 du 18 novembre 2024,

VU la délibération du Cdg73 en date du 27 novembre 2024 approuvant le lancement d'une démarche visant à conclure une convention de participation sur le risque « Santé », à compter du 1er janvier 2026,

Considérant l'intérêt de confier la procédure de mise en concurrence pour la conclusion d'une convention de participation au titre du risque « Santé » au Cdg73, afin de bénéficier notamment de l'effet de la mutualisation,

Le Comité syndical, à l'unanimité :

- ✓ **DECIDE** d'adhérer à la convention de participation pour le risque « Santé » proposée par le Centre de gestion de la Savoie, à compter du 1^{er} janvier 2026 jusqu'au 31 décembre 2031 ;
- ✓ **APPROUVE** la convention d'adhésion à la convention de participation sur le risque « Santé » à intervenir entre l'établissement public et le Cdg73 ;
- ✓ **ACCORDE** sa participation financière aux agents fonctionnaires, ou agents contractuels de droit public et de droit privé en activité, ayant adhéré à la convention de participation sur le risque « Santé » du Cdg73. Pour ce risque, la participation financière de l'établissement sera accordée exclusivement aux cotisations résultant de la convention de participation conclue entre le Cdg73 et la Mutuelle Nationale Territoriale.

- ✓ **FIXE**, pour le risque « Santé », le montant unitaire de participation comme suit : 20,00 € par mois et par agent. La participation sera versée directement à l'agent ;
- ✓ **AUTORISE** le Président à signer tous les documents utiles à l'adhésion à la convention de participation et à son exécution.

➤ **Finances / Comptabilité : Renouvellement de la ligne de trésorerie pour l'année 2026 ;**

Le Président informe les membres du Comité syndical que pour couvrir le risque de difficultés de trésorerie induites notamment par le décalage éventuel des encaissements de subventions, le SMAPS souhaite renouveler la ligne de crédit de 60 000 € avec le Crédit Agricole des Savoie.

Il est proposé de reconduire cette ligne de trésorerie pour une nouvelle année.

Le Comité syndical, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

- ✓ **ADOpte** en décembre 2025 la proposition formulée par le Crédit Agricole des Savoie aux conditions ci-dessous :
 - Plafond autorisé : 60 000,00 € ;
 - Durée du contrat : 12 mois ;
 - Caractéristique des tirages : *minimum de 10 000,00 €, maximum dans la limite du montant de la ligne* ;
 - Marge sur index : 0,88 % ;
 - Frais de dossier : 100,00 € ;
 - Frais de tirage / remboursements : néant.
- ✓ **AUTORISE** le Président à signer tout document afférent à cette demande.

3- Questions diverses

➤ **Prochaines réunions de Bureau et Comité syndical :**

- Bureau du SMAPS : 29 janvier 2026 et 17 février 2026 ;
- Comité syndical : 05 mars 2026.



Le Président
Guy DUMOLLARD



Transition - Contrat d'Objectif Territorial (COT)

+ Diagnostic économie circulaire, en cours

- Entretiens en cours par le bureau d'étude AERE, une vingtaine d'acteurs rencontrés
- Fresque de l'économie circulaire le 3 décembre, une dizaine de participants
- Calendrier : livraison étude pour février

+ Schéma directeur des EnR

- Étude lancée, menée par Algoé
- Des questionnaires seront envoyés aux communes/EPCI pour faire le point sur les projets réalisés ou en cours afin de fiabiliser le travail en cours

+ Avancement COT

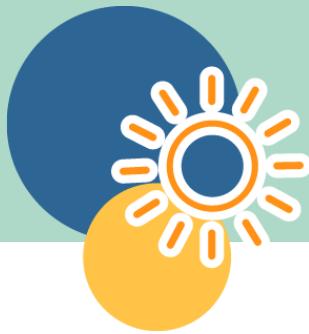
- Points d'avancement dans les com com des plans d'actions terminés
- Un COPIL à fixer début d'année 2026 : présentation des résultats de l'avancement des objectifs



Habitat

+ Actualités :

- Dans le cadre de l'OPAH : Objectif d'informer les propriétaires des dispositifs d'accompagnement pour rénover leurs logements en vue de les remettre sur le marché
- Au préalable : consultation en cours/à venir des maires des communes de l'Avant-Pays Savoyard concernant les logements vacants :
 - En lien avec Alcotra CARE sur la CC Val Guiers
 - Communication lors de la prochaine réunion des maires pour la CC Yenne
 - Démarche à organiser pour la CC Lac d'Aiguebelette



Habitat

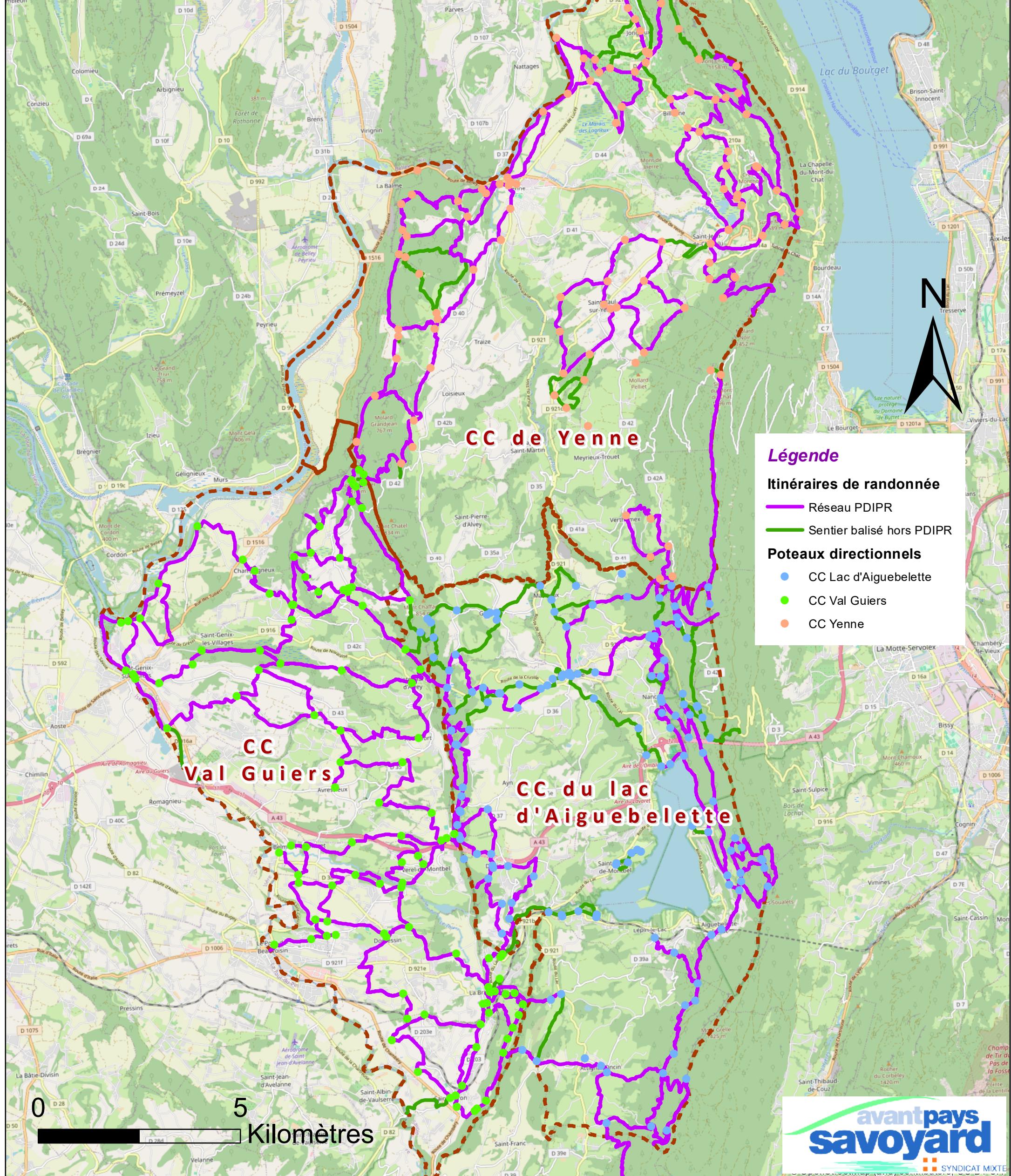
⊕ Délibérations :

- Avenant n°2 OPAH (mise en place de l'accompagnement Soliha au format Mon Accompagnateur Rénov') → voir projet délibération
- Avenant au Pacte Territorial (intégration des missions de l'ADIL à partir de 2026) → voir projet délibération

Les itinéraires de randonnée en Avant Pays Savoyard

CC de Yenne : 144 km - 123 mâts directionnels
 CC Val Guiers : 146 km - 115 mâts directionnels
 CC du lac d'Aiguebelette : 126 km - 146 mâts directionnels

TOTAL Avant Pays savoyard : 416 km - 384 mâts directionnels





SERVICE EXPRESS REGIONAL METROPOLITAIN

*Grande aire urbaine de
Chambéry – Métropole Savoie et
Avant-Pays Savoyard*



Synthèse pour décideurs

Décembre 2025

1.

Une ambition collective pour répondre aux défis de mobilité et d'aménagement du territoire chambérien

Le projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) de la grande aire urbaine de Chambéry - Métropole Savoie et Avant-Pays Savoyard est porté par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Département de la Savoie, la communauté d'agglomération de Grand Chambéry, la communauté d'agglomération de Grand Lac, la communauté de communes de Cœur de Savoie, le Syndicat Mixte de l'Avant-Pays Savoyard (SMAPS), le syndicat des mobilités de l'ouest savoyard (SYMOS), la Société des grands projets, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions et associe l'ensemble des intercommunalités situées aux abords du périmètre du SERM et en interface avec les autres SERM de la Région. Soutenu par l'État, il constitue une réponse collective et coordonnée aux enjeux majeurs de mobilité du territoire chambérien.

Un territoire dynamique avec des forts besoins de déplacements

280 000 habitants dans le périmètre du SERM

Un territoire dont la population pourrait atteindre les **350 000 habitants** à l'horizon 2036 d'après les SCoT

6 EPCI partenaires de la démarche

Un réseau dense de liaisons fortes et structurantes

5 axes ferroviaires structurants
16 gares existantes

2 réseaux de transports en commun urbains interconnectés

Des enjeux d'aménagement du territoire et environnementaux

4 nouvelles haltes ferroviaires

Un nœud ferroviaire imbriqué dans des projets structurants à l'échelle nationale et européenne comme le Lyon-Turin

Des infrastructures routières très sollicitées et stratégiques vis-à-vis des déplacements du quotidien comme de transits vers les tunnels routiers alpins du Fréjus et du Mont-Blanc.

Préservation des espaces naturels protégés et/ou d'inventaires écologiques

Prévention des risques d'inondations et de mouvements de terre

Des enjeux structurants pour le bassin chambérien

Le territoire, multipolaire et attractif est fort de près de 280 000 habitants répartis sur plus de 100 communes. Il connaît une croissance démographique soutenue (+1 % par an en moyenne sur la dernière décennie). Cette dynamique s'accompagne d'une forte concentration d'emplois et de services autour des pôles urbains de Chambéry, Aix-les-Bains et Montmélian, mais aussi d'une diversité de situations territoriales, entre espaces urbains denses, secteurs périurbains en expansion et zones rurales à faible accessibilité.

La dépendance à la voiture individuelle demeure très forte, avec 70% des déplacements domicile-travail effectués en voiture, un taux qui atteint même des niveaux supérieurs à 80%¹ dans l'Avant-Pays Savoyard, territoire le moins dense du SERM et le moins bien desservi par les transports en commun. Cette situation entraîne des phénomènes de congestion récurrents sur les principaux axes routiers, en particulier aux heures de pointe, et contribue, parmi d'autres facteurs, à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre ainsi qu'à la dégradation de la qualité de l'air. Plus de 40 % des habitants du territoire peuvent être ainsi exposés à des niveaux de pollution aux particules fines supérieurs aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé, qui restent à ce jour des valeurs indicatives et non des seuils réglementaires contraignants, en particulier dans les vallées et les secteurs urbains (42 % pour les PM10, 95% pour les PM2,5)².

Ce SERM s'inscrit également dans un **environnement ferroviaire en profonde mutation**. Il est étroitement imbriqué avec plusieurs projets structurants à l'échelle régionale, nationale et européenne. Ces projets incluent en particulier (i) l'ambition nationale de développement du fret ferroviaire, la construction du tunnel de base du Lyon-Turin et des accès français, ainsi que la modernisation de la ligne existante entre Dijon et Saint-Jean-de-Maurienne, et (ii) l'articulation avec les dynamiques portées par les SERM adjacents (Lyon, Grenoble et franco-suisse)³. Cette intégration nécessite une anticipation fine des besoins en robustesse, en capacité, et en intermodalité, conditions indispensables pour garantir la performance du système ferroviaire face à l'augmentation des flux et au déploiement de ces grands projets.

Une ambition forte et partagée pour la mobilité durable

Les mobilités sur le territoire du SERM sont marquées par une baisse du nombre moyen de déplacements quotidiens par personne (3,83/jour) depuis 2007. Si la majorité des flux reste interne au territoire du SERM, selon les territoires, **20 à 35 % concernent des trajets longs, principalement en voiture**. **L'usage de la voiture domine, surtout en zone rurale. Les déplacements en transports en commun restent faibles (2 à 7 %)** tandis que le vélo progresse en milieu urbain (7%). Les déplacements domicile-travail sont en forte hausse (+30 % en 15 ans), avec une augmentation des distances surtout chez les actifs modestes. Grand Chambéry attire la majorité des emplois du secteur, et la mobilité inter-EPCI est élevée, notamment depuis l'Avant-Pays Savoyard. Les étudiants des zones urbaines restent principalement dans leur territoire, à l'inverse de ceux de l'Avant-Pays Savoyard. Divers projets de développement de l'offre de transport (ferroviaires, routiers, cyclables et de services), sont à l'étude ou en phase de lancement sur le bassin de vie, pour répondre aux besoins croissants et limiter la congestion. Face à ces constats, le SERM de Chambéry porte une ambition forte et partagée visant à :

- **Encourager le report modal** en proposant une alternative crédible à l'autosolisme, grâce à une amélioration coordonnée de l'offre ferroviaire, routière, cyclable et des solutions partagées (covoiturage, transport à la demande), rendue possible par des démarches cohérentes en termes de gouvernance et de maillage du territoire afin d'inciter à changer de comportement individuel ;
- **Mieux connecter les zones rurales, périurbaines et urbaines** aux pôles d'emploi, de formation et de services, en garantissant l'accessibilité pour tous, y compris les publics fragiles ou en situation d'insertion ;
- **Réduire les inégalités territoriales et environnementales**, en favorisant l'accès à une offre de transport performante, fiable et durable, tout en contribuant à la préservation du cadre de vie et à la lutte contre le changement climatique ;
- **S'inscrire dans les orientations des documents de planification** (SCOT, SRADDET, PCAET, plans de mobilité), en cohérence avec les politiques locales d'aménagement et de transition écologique.

¹ https://www.metropole-savoie.com/wp-content/uploads/2025/09/Enquete-Mobilite-2022_MS-APS_Chiffres-cles.pdf

² https://www.savoie.gouv.fr/contenu/telechargement/42591/349491/file/20230704-PRES-QA+ATMO_BilanAnnuel-2022.pdf

³ Les aménagements ferroviaires à finalité mixte, ou rendus également nécessaires par le développement du fret ferroviaire, sont traités par ailleurs. Ils n'apparaissent pas dans la chronique de coûts du SERM

Un cadrage territorial et une concertation approfondie

La construction du SERM s'appuie sur un cadrage territorial solide : le périmètre du projet est aligné sur celui des SCOT de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard afin de garantir une cohérence avec les stratégies d'aménagement et de mobilité du territoire. En complément des trois territoires membres du syndicat mixte Métropole Savoie initialement porteurs de l'initiative, l'Avant-Pays Savoyard a été intégré au périmètre du SERM à la lumière des résultats de l'enquête ménages déplacements, qui a démontré l'existence de flux de plus de 10 000 déplacements quotidiens entre ce secteur et le cœur de l'agglomération chambérienne, expliquant notamment la congestion de la route départementale RD1504 au niveau du tunnel du Chat.

La démarche SERM s'est appuyée sur un dialogue territorial approfondi, structuré en trois grandes phases :

1. Diagnostic : recueil des enjeux et attentes des parties prenantes du territoire et des territoires voisins ;
2. Consolidation : définition et partage des ambitions de service ;
3. Atterrissage : intégration des derniers ajustements et ancrage du projet dans le territoire.

Pour favoriser l'expression et l'implication d'un large panel d'acteurs du territoire, le dialogue territorial a recueilli l'expertise d'usage d'une grande variété d'acteurs :

- **Les membres de la préfiguration** cités précédemment ;
- **L'ensemble des collectivités territoriales situées autour du périmètre du SERM** : les communautés de communes Bugey Sud, Rumilly Terre de Savoie, Le Grésivaudan, Les Vals du Dauphiné, Cœur de Chartreuse et la communauté d'agglomération d'Arlysère, ainsi que l'assemblée du Pays Tarentaise Vanoise, la communauté d'agglomération Grand Annecy et le syndicat du Pays de la Maurienne ;
- Les gestionnaires d'infrastructures : le département de la Savoie (CD 73), la Direction interdépartementale des routes centre-est (DirCE) et AREA-APRR.
- **Des experts techniques** : Métropole Savoie (syndicat mixte d'appui aux EPCI) et l'agence Écomobilité Savoie-Mont-Blanc ;
- **Des associations** : la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT), Roue Libre (association d'usagers du vélo) et AGIR Transports (association de conseil en matière de transport public et mobilité) ;
- **Des représentants du monde économique** : AURA Entreprises et la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) ;
- **Les conseils de développement (CODEV) des EPCI membres de la préfiguration et les comités partenaires (COPAR)** : le CODEV de Grand Chambéry, ainsi que les COPAR de Grand Chambéry, de Grand Lac et Cœur de Savoie.

Ce dialogue, engagé dès la préfiguration, se poursuivra tout au long du déploiement du projet afin de garantir son appropriation et son efficacité.

2.

Le SERM de Chambéry : vers une offre de transport complète et intégrée

Des infrastructures adaptées

4 nouvelles haltes
Sainte-Hélène-du-Lac,
Voglans,
Chignin, Cognin

11 lignes de cars express
dont 2 nouvelles

16 gares existantes
concernées par le projet

4 corridors ferroviaires
concernés par le développement de l'offre

Une nouvelle ligne de transport urbain

100 % en interconnexion

Un service de mobilité intégré et unifié
(information voyageur, billettique, tarification)

1 train au 1/4 heure
Sur la dorsale Aix-Chambéry-Montmélian

Près de 20 pôles d'échanges créés, modernisés ou renforcés

5h – 22h
Amplitude horaire

Un renforcement de l'offre sur tous les modes de transport

- **Une armature ferroviaire densifiée et modernisée** : le SERM de Chambéry s'appuie sur le développement d'une étoile ferroviaire structurante, avec la création de nouvelles haltes (Voglans, Chignin, Sainte-Hélène-du-Lac, Cognin), la densification des dessertes jusqu'à un train toutes les 15 minutes en heure de pointe sur l'axe Aix-les-Bains – Chambéry – Montmélian à l'horizon 2035-2040, la création d'une desserte périurbaine de l'Avant-Pays Savoyard à l'heure jusqu'à Pont-de-Beauvoisin et l'élargissement de l'amplitude horaire et l'augmentation de la fréquence en heure creuse. Cette offre vise à garantir une desserte régulière, fiable et cadencée, adaptée aux besoins quotidiens des habitants et à la croissance attendue des flux domicile-travail et domicile-études.
- **Une amélioration des équipements & services dans les gares existantes** : le travail partenarial mené autour des ambitions à l'horizon SERM, ainsi que les études Radar menées par SNCF Gares & Connexions, ont permis d'identifier des aménagements à réaliser dans les 16 gares existantes du périmètre. Le SERM sera donc l'occasion, au service des voyageurs et des territoires, de renforcer la sécurité (franchissement des voies / capacité sur les quais), l'accessibilité (cheminements clients améliorés), l'intermodalité (connexions fluidifiées à l'échelle des PEM) et l'offre de services (confort, information voyageurs, ...).
- **Une offre routière à haut niveau de service** avec le déploiement de deux corridors express d'autocars pour compléter la desserte ferroviaire, notamment pour relier les zones d'activités majeures (Technolac, Alpespace, Hexapole, Médipôle). Ces lignes express offrent une fréquence élevée (20 minutes en pointe), une large amplitude horaire et des correspondances optimisées avec les réseaux urbains et interurbains. Sur le volet routier, la Région Auvergne-Rhône-Alpes renforce fortement l'offre, dont le volume de service sera doublé à l'horizon 2030-2035, avec une desserte et des cadencements sensiblement améliorés notamment sur l'Avant-Pays Savoyard, ainsi qu'une meilleure articulation avec les pôles d'échanges multimodaux ferroviaires et routiers.

- **Un réseau cyclable structurant et intermodal** : les partenaires du SERM prévoient de poursuivre le développement d'un maillage cyclable ambitieux, avec à terme plus de 465 km d'aménagements portés par les territoires, dont près de la moitié correspond aux itinéraires structurants du schéma d'ensemble du SERM. Ils permettent de mieux relier les centralités urbaines et rurales, et augmentent les itinéraires de rabattement vers les gares, haltes et pôles d'échanges (La Chavanne, Viviers-du-Lac ou Novalaise entre autres). L'objectif du SERM est d'augmenter la part modale du vélo en sécurisant les itinéraires, en multipliant les stationnements et en favorisant l'intermodalité vélo + train/bus.
- **Des services de mobilité partagée et solidaire** : le SERM mise sur le développement de solutions de mobilité partagée et de services adaptés pour garantir l'accessibilité de l'ensemble du territoire, y compris les zones rurales ou peu denses et pour les publics les plus fragiles. Le covoiturage est encouragé à travers la mise en place de lignes dédiées (par exemple dans le Val Coisin, un prolongement dans le Val Gelon et des connexions Belley-Yenne – Technolac ou encore Novalaise - Pont-de-Beauvoisin), d'aires de covoiturage et d'incitations financières. Le transport à la demande, déjà présent sous différentes formes (Flexi, Mobéa...), sera renforcé et harmonisé.

Une intermodalité optimisée et une expérience usager unifiée

- **Des pôles d'échanges multimodaux dimensionnés et interconnectés** : près de vingt pôles d'échanges seront créés, modernisés ou renforcés, aussi bien dans le périmètre plus densement urbanisé (par exemple, Bois Plan et La Chavanne) que dans l'Avant-Pays Savoyard (Yenne - Landrecin, Nances, Belmont-Tramonet, Lépin-le-Lac et Novalaise). Ils disposeront d'une offre de service favorisant l'intermodalité (stationnements vélos, parkings relais, information voyageurs, et services de mobilité partagée). Ces pôles, situés à la croisée des réseaux routiers et cyclables, parfois ferroviaires, faciliteront les correspondances et garantiront une expérience de mobilité fluide et sans coupure.
- **Une complémentarité entre les modes pour un maillage territorial équilibré** : l'offre ferrée est complétée par des lignes routières (notamment prolongement de la ligne S01, restructuration de la ligne T83) pour desservir les secteurs peu ou non accessibles en train, en desserte propre ou en rabattement vers les pôles d'échanges. Le développement de lignes de covoiturage structurées permettra de capter les flux en amont des zones de congestion et de renforcer la desserte des zones peu denses.
- **Une politique d'information et de tarification intégrée** : le SERM de Chambéry vise une articulation optimale entre les différents modes grâce à la coordination des horaires, à une politique tarifaire harmonisée et à une information voyageurs unifiée. Il s'appuie sur l'expérience acquise de la billettique régionale Ourà pour développer un système de titres de transport intégrés à l'échelle du bassin de vie. Il renforce la lisibilité des offres et en simplifie l'accès, grâce à des outils numériques offrant une interopérabilité renforcée et l'intégration de l'information multimodale (applications MaaS).

Un déploiement progressif vers une offre complète et intégrée

Evolutions majeures attendues sur le territoire

Exemples : 2033 : mise en service du tunnel de base du Lyon-Turin / Après 2040 : mise en service des accès français du Lyon-Turin

Très court terme D'ici à 2029	Court terme D'ici à 2033	Moyen terme 2034-2040	Long terme <i>Après 2040</i>
 Desserte réorganisée	Aix ↔ Montmélian : 3 train/h et par sens 3 nouvelles haltes : Voglans, Chignin, Sainte-Hélène-du-Lac Sillons fret en trame	Nouvelle halte : Cognin Pont-de-Beauvoisin ↔ Chambéry : train à l'heure Aix ↔ Sainte-Hélène-du-Lac : 4 trains/h	Lyon ↔ Chambéry : 2 trains/h Adaptation trame accès alpins Lyon ↔ Turin
 Création des 2 lignes Express SYMOS Nord et Sud Renforcement des lignes actuelles de l'Avant-Pays Savoyard	Restructuration et offre cadencée cars Région de l'Avant-Pays savoyard BHNS Technolac Maintient, adaptation et créations de lignes de covoitage	Renforcement fréquence lignes Express SYMOS Expérimentation ligne covoitage dans la Cluse avec application mobile dédiée	Restructuration de lignes et renforcement éventuel des cars
 Aménagements PEM routiers La Chavanne et Bois Plan	Arrêts et PEM complémentaires ligne express Sud PEM Avant-Pays Savoyard Adaptation des gares existantes (suite études Radar SNCF G&C)	PEM Gare de Montmélian Adaptation des gares existantes (suite études Radar SNCF G&C)	Adaptation des gares existantes (suite études Radar SNCF G&C)
 ~250 km de réseau cyclable structurant	Poursuite réseau cyclable structurant et secondaire Aménagements cyclables en rabattement	Poursuite de l'amélioration qualitative du réseau	
 Schémas de référence sur les quartiers de gare stratégiques identifiés dans le schéma d'ensemble et déploiement opérationnel	Valorisation et/ou développement des services de tarification intégrée multimodale, de billettique et d'information voyageurs		

3.

Un SERM aux investissements raisonnables, dépendant néanmoins d'investissements nationaux sur le fret

Des investissements estimés à près d'1 milliard d'euros

Le montant total du SERM de Chambéry est estimé à environ 950 millions d'euros, porté par les participations des différents financeurs du projet. Près de la moitié de ces investissements concerne les aménagements ferroviaires nécessaires à l'évolution de l'offre portée par le SERM⁴. Le matériel roulant ferroviaire et les sites de maintenance constituent le deuxième poste de dépense, avec près de 300 millions d'euros. Le programme cyclable, ambitieux, représente le troisième poste avec un peu plus de 100 millions d'euros. Les investissements dans le transport routier sont estimés à 45 millions d'euros, les pôles d'échanges multimodaux routiers à 40 millions, et les aménagements des gares SNCF à une trentaine de millions. En outre, le renfort d'offre ferroviaire porté par le SERM pourrait conduire à traiter de nombreux passages à niveau (jusqu'à 47) afin d'en améliorer les niveaux de sécurité. Cette sécurisation est identifiée à ce stade de préfiguration du SERM pour un montant estimé en amont des études entre 150 et 400 millions d'euros supplémentaires.

Un projet raisonnable financé d'abord par voie budgétaire, ensuite porté par l'emprunt

Le financement de la majorité des coûts pour le premier horizon de travail (2026-2029) est déjà sécurisé, pour plus de 100 millions d'euros d'engagement des partenaires. Les principaux besoins de financement supplémentaires apparaîtront à l'horizon 2030-2033. Pour participer au financement de ces investissements et ceux des phases postérieures, les partenaires du SERM ont validé le principe du recours à l'emprunt. Les modalités précises de cet emprunt restent à définir, à la fois en termes de montant à couvrir et de panier de recettes à affecter pour assurer son remboursement.

Un panel de possibilités pour rembourser l'emprunt, qui devront faire l'objet d'arbitrages ultérieurs

Le remboursement de cet emprunt pourrait être assuré par une société de projet, permettant d'étailler l'extinction de la dette jusqu'à un horizon lointain, 40 ans après la mise en service des derniers projets, soit potentiellement 2080, en cohérence avec la longue durée de vie des actifs concernés. Des simulations de nouvelles recettes fiscales affectées ont démontré la faisabilité financière du projet. Cette capacité de financement dépend du périmètre d'investissements considéré, et pourrait être renforcée si certaines composantes du SERM trouvaient un financement par ailleurs : suite à des analyses à venir, il en effet envisageable que la 3^{ème} voie entre Aix-les-Bains et Voglans ait vocation à être prise en charge en dehors du cadre du SERM, via des financements en lien avec le projet Lyon-Turin. La capacité de financement serait également renforcée si l'État apportait des ressources nationales supplémentaires, par exemple issues des concessions autoroutières. Les décisions concernant la création de nouvelles taxes et la répartition de la charge entre habitants, entreprises ou touristes seront en tout état de cause prises ultérieurement, afin d'adapter les arbitrages à la réalité des besoins de financement consolidés à cette échéance.

Une hausse des coûts prévisionnels d'exploitation à partager sur le territoire

L'augmentation progressive de l'offre de transport dans le cadre du SERM conduit à une hausse des coûts d'exploitation, sur les volets routiers et ferroviaire. En particulier, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, autorité organisatrice des mobilités (AOM) sur le périmètre du SERM, a annoncé prendre à sa charge une part

⁴ Les aménagements ferroviaires à finalité mixte, ou rendus également nécessaires par le développement du fret ferroviaire, sont traités par ailleurs. Ils n'apparaissent pas dans la chronique de coûts du SERM

substantielle⁵ de cette hausse de coûts, liée au renfort d'offre dit « socle »⁶. Concernant le ferroviaire, il s'agit d'une offre cadencée d'un train toutes les 30 minutes en heures de pointe et toutes les heures en heures creuses, en semaine, et un renfort de l'offre en week end. Les hausses de coûts supplémentaires, liées à un renfort d'offre dit « SERM » offrant un train toutes les 15 minutes en heures de pointe et toutes les 30 minutes en heures creuses en semaine seront à prendre en charge à parité entre la Région et les partenaires du bloc local.

4.

Une gouvernance collégiale souple pour mettre en œuvre le SERM à court terme

Dispositifs de pilotage, coordination institutionnelle et perspectives d'évolution

Le territoire du SERM de Chambéry se distingue par une gouvernance locale particulièrement dynamique, portée par des partenariats solides entre collectivités, syndicats mixtes et agences spécialisées. La gouvernance du SERM de Chambéry s'appuie sur une démarche de préfiguration particulièrement large et réussie, qui a permis de fédérer l'ensemble des acteurs du territoire autour d'une ambition commune pour la mobilité et l'aménagement. Dès l'origine, la volonté a été de dépasser les frontières administratives pour répondre aux besoins concrets des habitants et des entreprises du bassin chambérien, en intégrant pleinement les enjeux de mobilité quotidienne, d'accès à l'emploi, de transition écologique et de cohésion sociale.

Les partenaires du SERM s'organisent pour poursuivre les travaux et engager la mise en œuvre du SERM dès l'obtention du statut. Ils entendent pour cela s'appuyer dans un premier temps sur le cadre de comitologie existant (Cotec/Copil) et la constitution d'un organe de pilotage des maîtres d'ouvrage, conformément aux attendus de la loi SERM du 23 décembre 2023. La constitution d'une convention de suivi et des feuilles de routes nécessaires à la bonne conduite opérationnelle du SERM sera réalisée en parallèle de l'instruction de l'Etat, afin de permettre une mise en œuvre rapide du programme. Cette gouvernance permettra en particulier de lancer l'ensemble des travaux de première phase, intégralement financés sans recours à la dette.

Dans un second temps, lors de la mise en place d'un modèle de financement fondé sur le recours à l'emprunt par une société de projet dédiée, il pourrait être envisagé de faire évoluer la gouvernance du SERM de Chambéry. A cette échéance, une structure de gouvernance dotée d'une personnalité morale pourrait en particulier être envisagée, comme y invite la loi. Toutefois, il n'apparaît pas nécessaire de décider de cette organisation dès 2026, et aucune forme juridique n'est arrêtée à ce stade.

La gouvernance de l'exploitation des services de mobilité reste souple et évolutive, chaque autorité organisatrice conservant ses compétences propres. Le SYMOS, récemment créé, incarne une dynamique nouvelle de coordination politique et technique, avec la possibilité d'approfondir ses missions à mesure que le SERM se déploiera.

⁵sous réserve de l'engagement des budgets correspondants

⁶ qui constitue le premier saut d'offre dans le cadre du SERM

