

## Service express régional métropolitain

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

## Synthèse du dossier de statut

Par l'équipe de préfiguration du projet : 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, le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Ouest Savoyard, la Société des grands projets, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

Accompagné par l'État, financeur principal de la phase de préfiguration.

Janvier 2026

# L'essentiel du SERM

## L'ambition d'une offre de mobilité intégrée à l'échelle de la grande aire urbaine de Chambéry - Métropole Savoie et Avant-Pays Savoyard

### Un territoire en mutation

face à des besoins croissants de mobilité à satisfaire



#### 350 000 hab.

attendus sur le territoire à l'horizon 2036, contre près de 300 000 aujourd'hui



#### Un territoire multiforme

mêlant espaces urbains denses, secteurs périurbains et zones rurales



#### 6 EPCI et 1 département

mobilisés pour un projet de mobilité et d'aménagement du territoire structurant pour le bassin chambérien

Un réseau de mobilité qui doit se rendre **plus attractif face aux usages autosolistes**

**5 axes** ferroviaires structurants pour **13 gares**

**2 réseaux de transports urbains**

interconnectés

Des **infrastructures routières** stratégiques **sur-sollicitées** pour les déplacements quotidiens (70% des trajets domicile-travail effectués en voiture)

Mais seulement **2 à 7% des déplacements** sont réalisés en transports en commun

Répondre aux enjeux **d'aménagement d'un territoire** toujours plus attractif

#### 5 objectifs prioritaires

- **Améliorer** l'accès aux transports en commun au quotidien
- **Répondre aux besoins** de mobilité du quotidien
- **Accompagner** le développement durable du territoire
- **Favoriser** la transition énergétique et écologique
- **Améliorer** la qualité de l'air

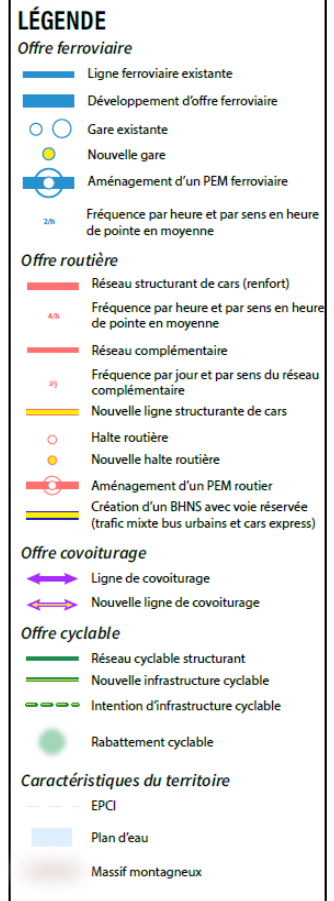
**Des enjeux partagés, socle d'une ambition commune**

### Un projet de territoire ambitieux

pour améliorer durablement les mobilités du quotidien

- Basé sur le **renfort d'offre et la complémentarité** de tous les modes de transport, l'optimisation de l'**intermodalité**, une billettique interopérable et l'intégration tarifaire multimodale ;
- Qui vise à développer le maillage structurant du territoire desservant l'**ensemble des polarités** du bassin de vie chambérien, et permettant le rabattement modal pour une alternative crédible à l'usage de la voiture individuelle dans les zones rurales ;
- Avec une **approche de déploiement phasée à court terme** (2029 puis 2033) **puis à moyen et long termes** (2035-2040 et post 2040), prenant en compte les phases de mises en service du projet Lyon-Turin.

# Schéma d'ensemble multimodal à l'horizon cible (2040+)



*Une ambition collective évaluée à 950M€<sub>2024</sub> soit 1,2 Md€<sub>courants</sub> d'investissement, progressive jusqu'à 2040+*

## Renforcer l'offre sur l'étoile ferroviaire, épine dorsale du projet

- Des trains **toutes les 15 min** sur l'axe central Aix-les-Bains – Chambéry – Montmélian et la **création de 4 nouvelles haltes**, à l'horizon 2035-2040.
- La **création d'une nouvelle desserte périurbaine de l'Avant-Pays Savoyard à l'heure jusqu'à Pont-de-Beauvoisin**, et l'augmentation de l'amplitude horaire et de la fréquence en heures creuses.

## Un système de mobilité complet qui favorise le report modal

- Une **offre routière à haut niveau de service** mise en place à court terme avec **2 nouvelles lignes de car express** et des services optimisés de **covoiturage**.
- Le renforcement de l'offre cyclable avec **425 km de réseau complémentaire**.
- Près de 20 pôles d'échange** créés, modernisés ou renforcés, dimensionnés pour optimiser l'intermodalité et faciliter le parcours voyageur.
- Une meilleure articulation des modes avec une **information voyageurs unifiée** et une **politique tarifaire multimodale harmonisée**.



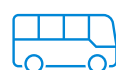
**+17%**

d'habitants avec un accès à une offre de transport en commun à la ½ heure en 15 min à pied d'un point d'arrêt SERM



**63%**

des nouveaux emplois attendus se situeront à moins de 3km d'une gare ou d'une halte



**100%**

des gares en interconnexion avec les autres modes de déplacement

# Propos liminaire

**Le Service Express Régional Métropolitain (SERM<sup>1</sup>) de la grande aire urbaine de Chambéry – Métropole Savoie et Avant-Pays Savoyard**, énoncé de façon succincte « SERM de Chambéry », regroupe six établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) : les communautés d'agglomération (CA) Grand Chambéry et Grand Lac, et les communautés de communes (CC) Cœur de Savoie, de Yenne, Val Guiers et du Lac d'Aiguebelette.

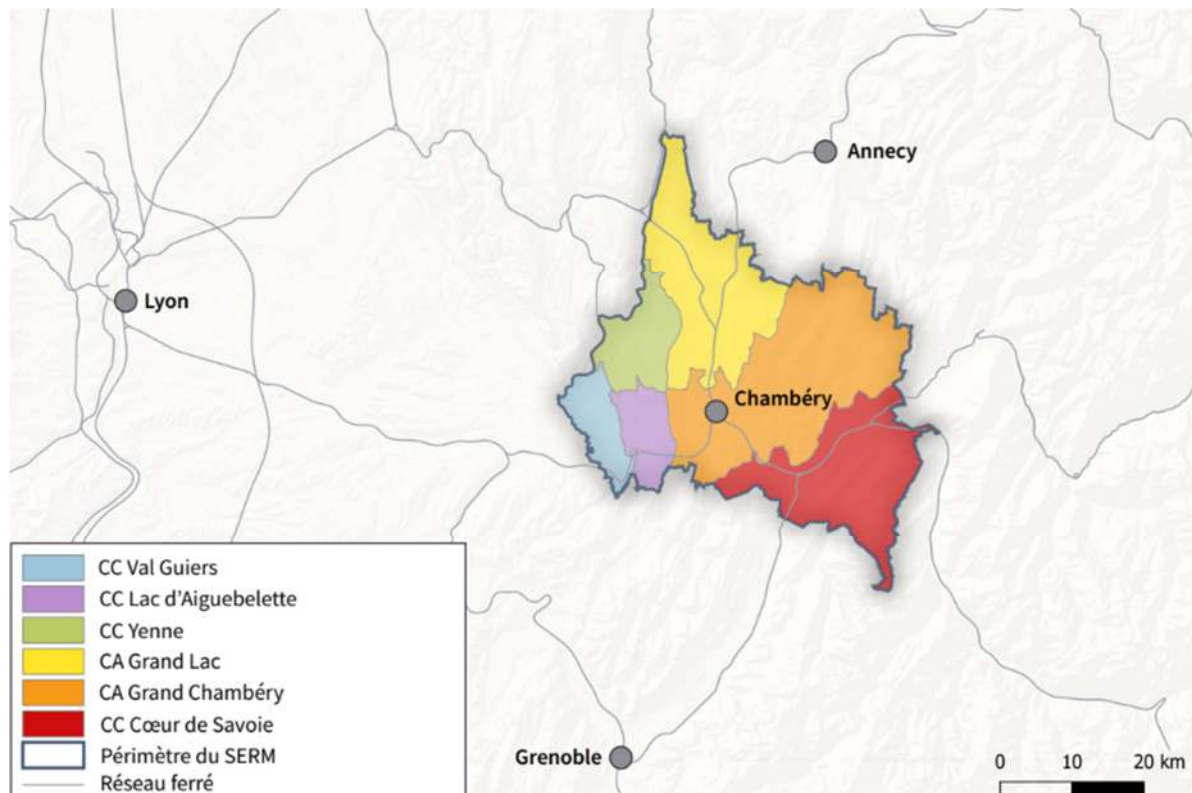


Figure 1 : Périmètre du SERM de Chambéry, et centralités alentours

**Le périmètre fonctionnel correspond aux trois EPCI déjà groupés au sein du syndicat mixte Métropole Savoie et aux trois EPCI de l'Avant-Pays Savoyard.** Ce périmètre est caractérisé par la diversité de ses espaces et de ses besoins, entre l'urbain, le périurbain et le rural, ainsi que par la diversité des besoins de déplacement dans le bassin de mobilité<sup>2</sup>. La réflexion sur le SERM de Chambéry intègre cette dynamique complexe, tout en associant les territoires environnants avec lesquels il entretient des relations fortes.

**L'aire urbaine du SERM de Chambéry se distingue par son dynamisme démographique et une organisation spatiale complexe**, combinant pôles urbains denses au niveau de la cluse et vastes espaces ruraux ou montagneux. Ce territoire de près de

<sup>1</sup> La loi SERM (n°2023-1269 du 27 décembre 2023) définit les Services Express Régionaux Métropolitains comme une offre multimodale de transports collectifs, prioritairement adossée à un renforcement de la desserte ferroviaire et intégrant les transports routiers à haut niveau de service, les réseaux cyclables, et potentiellement le transport fluvial, le covoiturage, l'autopartage et les transports guidés, ainsi que l'adaptation des gares et pôles d'échanges multimodaux.

<sup>2</sup> L'enquête mobilité EMC<sup>2</sup> (mars-mai 2022) éclaire la répartition et la diversité des modes de déplacement dans le territoire : 62 % des déplacements dans l'Avant-Pays Savoyard concernent Métropole Savoie, soulignant l'importance d'intégrer ce secteur aux stratégies de mobilité menées en concert avec Métropole Savoie pour assurer des solutions efficaces et cohérentes et par conséquent l'association du SMAPS au SERM.

300 000 habitants connaît une croissance rapide et une concentration des emplois sur l'axe Aix-les-Bains – Chambéry – Montmélian, générant d'importants flux de déplacements quotidiens, souvent longs et contraints par une offre de mobilité encore insuffisamment structurée. Cette situation place le territoire, déjà très contraint géographiquement au niveau de la cluse chambérienne, devant un défi d'aménagement majeur, entre préservation des espaces naturels, saturation de ses axes routiers et dépendance à la voiture individuelle, notamment pour les trajets domicile-travail.

**Le SERM de Chambéry s'inscrit dans la pleine continuité des démarches engagées collectivement sur le territoire pour accompagner la dynamique de son développement.** Il vise à apporter une réponse ambitieuse et adaptée à la réalité d'un bassin de vie en pleine mutation, où la mobilité durable et l'intermodalité sont essentielles pour garantir l'équité territoriale, l'accès à l'emploi et la qualité de vie. En cela, il répond pleinement aux objectifs fixés par la loi SERM du 27 décembre 2023<sup>3</sup>.

**Les partenaires de la démarche de préfiguration** du SERM de Chambéry sont la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Département de la Savoie, les communautés d'agglomération Grand Chambéry et Grand Lac, la communauté de communes Cœur de Savoie, le Syndicat Mixte de l'Avant-Pays Savoyard (SMAPS), ainsi que le Syndicat des Mobilités de l'Ouest Savoyard (SYMOS). La coordination technique est assurée par la Société des grands projets. SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sont missionnées pour des études ponctuelles, une contribution à l'étude de préfiguration puis en maîtrise d'ouvrage. La démarche est accompagnée par l'État, financeur principal de la phase de préfiguration.

**Le cercle des partenaires, élargi par la démarche de dialogue territorial,** comprend : les communautés de communes de Bugey Sud, de Rumilly Terre de Savoie, du Grésivaudan, des Vals du Dauphiné, et de Cœur de Chartreuse, les communautés d'agglomération Arlysère et de Grand Annecy, l'Assemblée du Pays Tarentaise Vanoise, le Syndicat du Pays de Maurienne, ainsi que Métropole Savoie, initiateur de la démarche.

**La phase de préfiguration a débuté en mars 2025, avec pour objectif de coordonner le développement de l'offre de transports en s'appuyant sur la dynamique partenariale et les études existantes,** afin de proposer une amélioration progressive de l'offre de services sur tous les modes, au service des habitants et de l'attractivité territoriale. Elle a donc eu pour objectif de développer un projet qui (i) réponde aux besoins de mobilités quotidiennes des habitants urbains, périurbains et ruraux ; (ii) structure l'offre autour de pôles multimodaux hiérarchisés, (iii) organise le développement du territoire par le biais d'un réseau de mobilité multimodale, (iv) favorise la transition énergétique et écologique, et (v) améliore la qualité de l'air.

---

<sup>3</sup> Les objectifs fixés par l'article L.1215-6 du code des transports visent l'amélioration de la qualité des transports du quotidien, la fréquence et la fiabilité des dessertes périurbaines, la réduction de la pollution de l'air, la lutte contre l'auto-solisme, le désenclavement des territoires, une meilleure accessibilité et la décarbonation des mobilités. Les SERM doivent intégrer les enjeux des zones à faibles émissions mobilité et du développement du fret ferroviaire.

## Dates clés

- 26 avril 2024 : **Courrier au ministre des Transports** exprimant la volonté d'engager une démarche de SERM, portée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes et l'ensemble de ses partenaires ;
- 18 juin 2024 : Dépôt du **dossier « minute »** sous la coordination de Métropole Savoie après concertation des territoires ;
- 27 juin 2024 : **Labellisation** du SERM par le ministre des Transports. Il autorise également la participation de la Société des grands projets à la phase de préfiguration ;
- 13 mars 2025 : Lancement officiel de la **phase de préfiguration** via la signature d'une convention partenariale réunissant tous les partenaires ;
- 26 novembre 2025 : Comité de pilotage de **clôture** de la démarche.

## Déroulé de la phase de préfiguration

De mars à novembre 2025, la phase de préfiguration a défini un schéma d'ensemble à horizon 2040, ainsi qu'un jalonnement des ambitions dans le temps. La démarche a fait l'objet d'une large concertation avec l'ensemble des partenaires du territoire.

Cette phase a permis :

- De planifier, particulièrement pour le court terme, un déploiement coordonné de nouveaux services de transport à l'échelle du territoire, en intégrant les différentes composantes (ferroviaire, urbain, routier, covoiturage, modes actifs) et services ainsi que les grands projets du territoire en interface ;
- D'identifier les coûts d'investissement et d'exploitation et de préparer un plan de financement couvrant toutes les composantes du schéma d'ensemble, afin de définir les principes d'une poursuite de la dynamique partenariale engagée à court terme et d'établir un schéma de gouvernance structuré pour le long terme.

**Le présent document retrace une synthèse des éléments saillants issus de la démarche.**

# Table des matières

|                                                                                                                  |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Contexte, origines et enjeux territoriaux du SERM</b>                                                      | <b>9</b>  |
| 1.1. Le territoire aujourd'hui                                                                                   | 9         |
| 1.2. Les grands enjeux actuels et futurs du territoire                                                           | 16        |
| <b>2. Démarche et enseignements du dialogue territorial</b>                                                      | <b>22</b> |
| 2.1. Objectifs et ambitions du dialogue territorial                                                              | 22        |
| 2.2. Modalités de mise en œuvre du dialogue territorial et bilan chiffré                                         | 23        |
| 2.3. Enseignements et orientations issus du dialogue territorial                                                 | 23        |
| <b>3. Schéma d'ensemble du SERM et trajectoire d'évolution de l'offre de transport</b>                           | <b>25</b> |
| 3.1. L'offre ferroviaire, colonne vertébrale des mobilités                                                       | 27        |
| 3.2. Le développement de l'offre routière pour assurer la complémentarité entre les modes                        | 31        |
| 3.3. Le développement du covoiturage pour renforcer le rabattement vers les transports collectifs                | 36        |
| 3.4. Le développement de l'offre cyclable pour renforcer le maillage territorial et favoriser le report modal    | 36        |
| 3.5. Les pôles d'échanges multimodaux routiers                                                                   | 38        |
| 3.6. Les pôles d'échanges multimodaux gares, leviers de l'intermodalité entre le ferroviaire et les autres modes | 38        |
| 3.7. L'offre servicielle : billettique, tarification et information voyageurs                                    | 41        |
| <b>4. Conditions de réussite</b>                                                                                 | <b>43</b> |
| 4.1. Assurer la disponibilité et la robustesse du réseau ferré national (RFN)                                    | 43        |
| 4.2. Garantir la cohérence du SERM de Chambéry avec les autres SERM régionaux                                    | 44        |
| 4.3. Intégrer l'adaptation au changement climatique dès les phases de conception                                 | 45        |
| 4.4. Garantir un haut niveau d'exigence en matière de sécurité                                                   | 46        |
| <b>5. Impacts et effets attendus</b>                                                                             | <b>47</b> |
| 5.1. Les effets attendus du SERM sur l'environnement                                                             | 47        |
| 5.2. Premiers enseignements de l'analyse socio-économique des impacts potentiels du SERM                         | 49        |
| 5.3. Le SERM comme levier du développement territorial et urbain                                                 | 51        |
| <b>6. Plan de financement</b>                                                                                    | <b>56</b> |
| 6.1. Un territoire en bonne santé financière mais aux ressources fiscales saturées                               | 57        |

|                                                                                                   |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 6.2. Des coûts d'investissements raisonnés et déjà en partie financés _____                       | 58 |
| 6.3. Une hausse des coûts d'exploitation liée à l'augmentation de l'offre _____                   | 65 |
| 6.4. Des investissements déjà financés pour moitié _____                                          | 69 |
| 6.5. Un financement au-delà de 2030, à la fois via voie budgétaire et via la levée de dette _____ | 74 |

## **7. Schéma de gouvernance \_\_\_\_\_ 77**

|                                                                                               |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 7.1. Un contexte local marqué par un portage fort et concerté des enjeux de mobilité _____    | 78 |
| 7.2. Assurer la coordination des maîtrises d'ouvrages via une comitologie ____                | 81 |
| 7.3. Des rôles complémentaires des partenaires dans la structure locale de coordination _____ | 85 |
| 7.4. Vers une gouvernance de l'exploitation _____                                             | 87 |

---

# *1. Contexte, origines et enjeux territoriaux du SERM*

---

**Le SERM de Chambéry vise à répondre aux défis d'un territoire dynamique, marqué par une forte croissance démographique, une organisation spatiale complexe et une dépendance à la voiture individuelle pour les déplacements quotidiens.**

**Il s'inscrit dans la continuité des démarches locales de planification et de coopération, tout en intégrant les enjeux environnementaux, sociaux et économiques du bassin chambérien.**

**Il vise à soutenir et à amplifier les orientations des SCoT<sup>4</sup> pour maîtriser l'artificialisation des terres et notamment des espaces agricoles, par un développement structuré par le réseau de transport collectif dans la cluse urbanisée avec une densification autour des gares et pôles d'échanges.**

---

<sup>4</sup> Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) est un document d'urbanisme qui, à l'échelle d'un territoire, de projet ou bassin de vie (périmètre intercommunal ou au-delà), détermine l'organisation spatiale et les grandes orientations de développement d'un territoire. Dans le périmètre du SERM, deux SCoT existent : celui de Métropole Savoie (3 EPCI – Grand Lac, Grand Chambéry, Cœur de Savoie) et le SCoT de l'Avant-Pays Savoyard (3 EPCI - Val Guiers, Yenne et Lac d'Aiguebelette).

## 1.1. Le territoire aujourd'hui

### 1.1.1. Un territoire aux paysages variés soumis à une forte pression démographique

Le territoire du SERM de Chambéry se caractérise par une diversité de paysages et une forte dynamique urbaine. Centrée dans la cluse entre Aix-les-Bains, Chambéry et Montmélian, cette zone combine espaces agricoles, forestiers et montagnards. La topographie, le lac du Bourget et la préservation des milieux naturels délimitent l'expansion urbaine, qui occupe 30 % du territoire mais regroupe 80 % de la population, créant une pression sur la préservation des terres agricoles (plus de 650 hectares artificialisés entre 2001 et 2016).

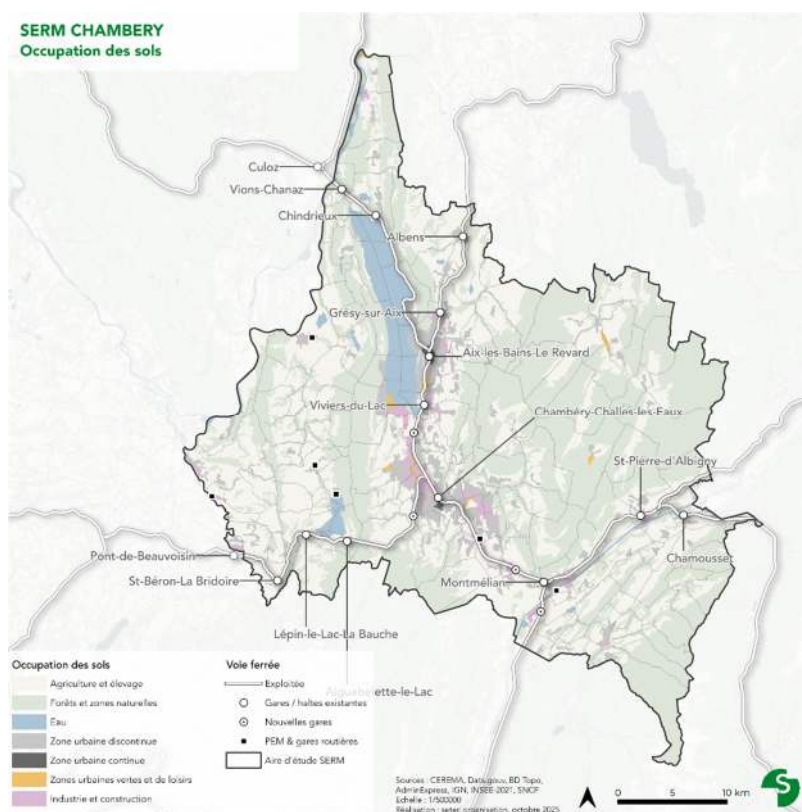


Figure 2 : Occupation des sols au sein du périmètre du SERM

Le territoire connaît une forte croissance démographique (+1 % par an sur le territoire de Métropole Savoie, +0,8 % par an en Avant-Pays Savoyard, soit +25 % projetés d'ici 2036), accentuant la congestion des axes structurants et les défis liés à l'étalement urbain. La saturation de l'offre de logements favorise la dispersion résidentielle dans des secteurs moins denses et la concentration des emplois sur l'axe métropolitain accentue les inégalités d'accès en périphérie. Enfin, la fréquentation touristique saisonnière entraîne des pics de congestion autour des lacs et stations de montagne.

### 1.1.2. Un territoire engagé dans des démarches collectives de coopération

Depuis plusieurs années, les territoires parties prenantes du SERM de Chambéry se sont engagés dans des démarches de planification et de gestion raisonnée de l'urbanisation, qui structurent le développement du territoire.

**Le territoire d'étude du SERM de Chambéry est entièrement couvert par des Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) :** le SCoT de Métropole Savoie (2020) et le SCoT de l'Avant-Pays Savoyard (2015). Ceux-ci ont adopté des orientations fortes pour limiter la



Concernant les modes actifs, les deux SCoT ciblent la **sécurisation des itinéraires et l'amélioration de l'intermodalité**.

Les SCoT de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard portent une ambition environnementale forte, fondée sur la **préservation durable des milieux naturels et une gestion raisonnée du développement territorial**. La protection des ressources, des paysages et de la biodiversité en constitue un des axes majeurs. Ils s'appuient notamment sur une trame verte et bleue, destinée à **assurer la pérennité des corridors écologiques, à protéger les secteurs fragiles et à maintenir la qualité paysagère**, atout majeur du territoire. Métropole Savoie engage par ailleurs « une démarche active de **promotion de la biodiversité** dans les projets d'aménagement pouvant aller notamment vers des mesures de remise en bon état des continuités écologiques » (PADD 2020, Métropole Savoie). En outre, le territoire de Grand Lac est devenu depuis le 27 septembre 2025 réserve de biosphère de UNESCO, distinction soulignant l'équilibre trouvé entre préservation de la biodiversité, dynamisme économique et qualité de vie.

Face au changement climatique, les SCoT visent également à **renforcer la résilience** de leurs territoires. Cette ambition se traduit par la promotion de la sobriété énergétique, la réduction de l'impact carbone, la gestion durable de la ressource en eau ainsi qu'une prise en compte renforcée et une gestion adaptée des risques naturels et technologiques.

Les résultats des engagements portés dans les SCoT sont tangibles :

- ➔ Entre 2011 et 2024, la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers a diminué de 72 % sur Métropole Savoie ;
- ➔ Les documents d'urbanisme intègrent désormais les objectifs de zéro artificialisation nette (ZAN) et de densification, avec 80 % des nouveaux logements prévus sur les centralités existantes ;
- ➔ Les opérations d'aménagement privilégient la densification et la proximité des gares et pôles d'échanges multimodaux ;
- ➔ Des programmes nationaux de renouvellement urbain (Action Cœur de Ville, Petites Villes de Demain, Villages d'Avenir) accompagnent la revitalisation des centres-bourgs et des quartiers prioritaires, en lien avec les enjeux de mobilité et d'accès aux services.

L'analyse menée en 2025 a montré que, malgré des principes communs en matière de densification, de limitation de l'étalement et de préservation des espaces naturels, des écarts subsistent entre les deux SCoT. Une mise à jour du SCoT de l'Avant-Pays Savoyard, plus ancien, serait en particulier utile, afin de prendre en compte les récentes évolutions législatives portant sur la réduction de l'artificialisation des sols, ainsi que pour mieux intégrer l'articulation portée par le SERM entre urbanisme raisonné et mobilités décarbonées.

#### 1.1.4. Une mobilité aujourd'hui fortement marquée par l'usage de la voiture

##### 1.1.4.1. La demande de mobilité est majoritairement interne au bassin de vie et structurée par les déplacements domicile-travail

La mobilité sur le territoire du SERM de Chambéry se distingue par des pratiques et besoins variés<sup>5</sup>), influencés par la géographie et la démographie du territoire. Chaque habitant réalise en moyenne **quatre déplacements quotidiens**, chiffre en baisse d'environ 10 % depuis 2007. Les trajets restent principalement internes au bassin de vie, puisque **89 % des déplacements sont internes au périmètre du SERM**.

**La distance parcourue diffère selon les secteurs : elle est réduite dans les centres urbains d'Aix-les-Bains et Chambéry, mais nettement plus élevée en zones**

---

<sup>5</sup> Données issues de l'enquête EMC<sup>2</sup>, conduite de mars à mai 2022 sur l'ensemble du territoire du SERM, sous la coordination de Métropole Savoie.

**périurbaines et rurales**<sup>6</sup>, où la dépendance à la voiture reste forte. Les transports collectifs n'atteignent que 5 % de part modale en moyenne, avec 7 % pour la communauté d'agglomération de Grand Chambéry, tandis que les territoires de Grand Lac et Cœur de Savoie restent en retrait. **La voiture reste le mode dominant (58 % des déplacements en moyenne) bien que soit constatée une forte progression de la pratique cyclable, surtout dans les zones denses**<sup>7</sup>.

**Les déplacements domicile-travail constituent le motif de déplacement principal, concentré sur des heures de pointe et largement réalisé en voiture** (70 % en moyenne). Les actifs parcourent des distances quotidiennes supérieures à la moyenne (27 km contre 19 km en moyenne) avec un taux d'occupation des véhicules très faible (1,08 personnes par véhicule en moyenne). Les déplacements entre le domicile et le travail sont en outre plus longs que les autres déplacements et **leur distance s'allonge (+14 % entre 2006 et 2021)**, en conséquence de l'éloignement progressif des lieux d'habitat et d'emploi. On note en particulier une interdépendance forte entre EPCI pour l'accès à l'emploi. Ainsi, 52 % des actifs de l'Avant Pays Savoyard travaillent à l'extérieur de celui-ci.

Ces déplacements représentent un enjeu particulier pour le SERM, par leur longueur et leur systématique.

#### 1.1.4.2. L'offre de mobilité, néanmoins déjà bien développée, apparaît insuffisamment adaptée aux besoins du territoire

##### 1.1.4.2.1. Une offre ferroviaire peu adaptée aux déplacements internes au territoire

Le **réseau ferroviaire**, organisé en étoile avec un tronc commun entre Montmélian et Chambéry, présente plusieurs limites : des sections à voie unique, une superposition des trafics voyageurs (mêlant circulations de trains périurbains, régionaux, et grande vitesse) et fret, un cadencement incomplet, le manque de haltes proches des pôles d'emploi, une fréquence et une amplitude insuffisantes hors du tronc commun. Il est également contraint par son interdépendance aux étoiles ferroviaires de Lyon, de Grenoble et du réseau ferré du périmètre du SERM franco-suisse. Les trajets internes, comme Aix-les-Bains – Montmélian, nécessitent souvent une correspondance à Chambéry. Pour les liaisons vers les territoires voisins (vers Annecy, la Maurienne, la Tarentaise), l'offre reste insuffisante et irrégulière, notamment sur les lignes à voie unique, avec des plages horaires non desservies en journée. Par ailleurs, la relation en transports collectifs entre Chambéry et l'Avant-pays Savoyard est réalisée presque exclusivement par autocar du fait des contraintes de la voie unique entre Chambéry et Saint-André-le-Gaz, seuls deux allers-retours par jour étant proposés actuellement en train sur cette relation périurbaine.

##### 1.1.4.2.2. Un réseau de voirie structurante très spécifique, présentant peu de réserves de capacité

Le **réseau routier** du SERM de Chambéry se distingue par la convergence des autoroutes A41 et A43 sur la voie rapide urbaine (VRU), gratuite, qui assure des fonctions locales, touristiques et internationales. Cette configuration génère un trafic supérieur à 100 000 véhicules quotidiens, avec une forte présence de poids lourds et des congestions notables lors des week-ends hivernaux ou estivaux. La VRU, dépourvue de bande d'arrêt d'urgence et comportant un tunnel, est vulnérable aux incidents ; les itinéraires urbains de report saturant rapidement. Les axes secondaires (RD1006, RD1504 et RD1201) qui

---

<sup>6</sup> Le « budget-distance » (somme des distances parcourues pour l'ensemble des déplacements d'une journée) des résidents des communes d'Aix-les-Bains et de Chambéry est de 11,9 et 15,8 km par jour respectivement, quand les habitants du reste de Métropole Savoie font entre 20 et 23 km par jour et ceux de l'Avant-Pays Savoyard plus de 32 km par jour.

<sup>7</sup> La part modale du vélo est estimée à 5 %, en hausse de trois points depuis 200, et 2 points supérieure à la moyenne nationale.

encadrent l'aéroport et la principale zone d'activité, Technolac, sont également sujets à la congestion qui impacte les transports collectifs. Les centres-villes et certains échangeurs connaissent aussi des embouteillages fréquents, **de même les axes routiers d'accès à l'agglomération chambérienne depuis le lyonnais en Avant-Pays Savoyard, dépendants de trois tunnels (Dullin et l'Epine sur l'A43 et tunnel du Chat sur la RD1504).**

#### 1.1.4.2.3. Des réseaux de transports collectifs limités pour les déplacements de longue distance entre AOM

Deux **réseaux urbains** sont présents sur le territoire : Synchro Mobilités (Grand Chambéry) avec cinq lignes principales, cinq complémentaires et des lignes locales, et Ondéa (Grand Lac) avec trois lignes principales, deux complémentaires et une ligne dominicale. Les deux réseaux proposent aussi du transport à la demande. Cœur de Savoie, autorité organisatrice des mobilités (AOM) récente, offre deux navettes régulières et prévoit d'étendre son réseau. En Avant-Pays Savoyard, c'est la Région Auvergne-Rhône-Alpes qui est compétente. Elle opère par ailleurs sur tout le périmètre du SERM huit lignes de cars régionaux interurbains qui assurent la desserte, notamment vers Yenne, Saint-Genix-les-Villages, ou encore Chamoux-sur-Gelon. Ces lignes interurbaines offrent une bonne complémentarité avec le mode ferroviaire mais constituent une offre relativement faible et peu fréquente.

Les trajets sur l'axe Aix-les-Bains – Chambéry – Montmélian sont ainsi assurés exclusivement par le mode ferroviaire ; l'absence de complément routier rend ces trajets complexes dès lors qu'on s'éloigne des secteurs proches des gares ; les pôles d'emplois importants comme Technolac, Hexapôle ou Alpespace, les zones commerciales ou les équipements d'envergure comme Médipôle (hôpital privé situé à Challes-les-Eaux) sont ainsi difficilement accessibles en transports collectifs depuis un autre EPCI. Les limites administratives des AOM actuelles constituent donc des frontières qu'il conviendrait d'effacer dans le cadre du SERM pour compléter efficacement l'offre ferroviaire.

#### 1.1.4.2.4. Des pratiques d'intermodalité à renforcer et des services de mobilité à développer

Le **covoiturage** est encouragé de plusieurs manières sur le territoire : un dispositif de covoiturage organisé entre particuliers, via une plateforme web, est mis en place et financé par les collectivités, offrant ainsi un service gratuit pour les passagers et indemnisé pour les conducteurs. Cette initiative des AOM de Métropole Savoie et du Département de la Savoie a été étendue à l'ensemble du département dont l'Avant-Pays Savoyard. Les aires de covoiturage facilitent les rendez-vous des covoitureurs. Le covoiturage spontané est également déployé avec des lignes de covoiturage dynamique, depuis et à destination des zones peu denses du territoire (Bauges et Chartreuse notamment). Ainsi par exemple, la ligne *onCovoit'* dans le Val Gelon fonctionne avec une application et propose l'indemnisation des conducteurs et la gratuité pour les passagers ainsi qu'une garantie de prise en charge.

Le **réseau cyclable** s'est considérablement développé ces dernières années sur le territoire du SERM, à la faveur d'investissements importants des communes, des EPCI et du Département. Les voies dédiées ont augmenté, ainsi que la qualité des aménagements, notamment avec l'ébauche d'un réseau cyclable à haut niveau de service comme les « pistes bleues » de Grand Chambéry. Cependant des discontinuités existent encore et le réseau doit se développer notamment aux frontières entre EPCI. Dans cette perspective, les investissements prévus par les collectivités dans les prochaines années restent importants. Trois véloroutes nationales traversent le territoire du SERM (V5L, V62 et V63) et offrent un réseau structurant favorable au vélotourisme ainsi qu'aux trajets du quotidien (domicile – travail entre autres).

Le territoire du SERM compte une quinzaine **de pôles d'échanges multimodaux (PEM)**, dont des gares ferroviaires, des aires de covoiturages (comme celles de Novalaise et Bois

Plan), ou encore des parking relais (comme aux échangeurs de Nances et de Val Guiers – Belmont – Tramonet). L'intermodalité y est très inégale, avec des équipements complets dans les grandes gares et des insuffisances dans les sites secondaires. La qualité de l'information voyageurs (Synchro Mobilités, Cars Région, Ondéa), des continuités cyclables et piétonnes et de l'accessibilité PMR (personnes à mobilité réduite) demeure perfectible, limitant la fluidité des déplacements. S'agissant du stationnement cyclable, différents niveaux de service existent sur le territoire, avec principalement des arceaux vélo ou des consignes sécurisées individuelles (cadenas), mais aussi des consignes collectives avec accès sécurisé au moyen des titres de la billettique régionale ou locale (Saint-Pierre-d'Albigny, Montmélian, La Poterie, Aix-les-Bains, Chambéry).

Sept sites prioritaires pour l'amélioration ou la création de PEM ont été identifiés : Yenne Landrecin, Novalaise, Nances, Val Guiers Belmont-Tramonet, Lépin-le-Lac La Bauche, Bois Plan et La Chavanne.

L'accès à la mobilité repose sur des supports **billettiques** non unifiés. La carte Oûra, déployée en Région Auvergne-Rhône-Alpes, offre une interopérabilité partielle sur le territoire du SERM entre cars Région, TER et le réseau Synchro Mobilités (Grand Chambéry). Le réseau Ondéa (Grand Lac) est partenaire mais n'intègre pas encore la carte Oûra comme support billettique. Quant au réseau de la communauté de communes Cœur de Savoie, il n'est pas partenaire. Si l'achat de titre occasionnel à bord, en gare ou en ligne reste toujours possible, l'accès à des points de vente des supports de billettique Oûra reste limité sur le territoire et en particulier dans l'Avant-Pays Savoyard.

Cette fragmentation des supports s'accompagne d'une forte **hétérogénéité tarifaire** qui combine des tarifications plates (Synchro Mobilités, Ondéa, Cœur de Savoie, Cars Région Ain et Savoie), zonales (Cars Région Isère) et kilométriques (TER), auxquelles s'ajoutent des réductions dont les critères (âge, ressources, handicap) diffèrent entre les réseaux. Les réseaux Synchro Mobilités et Ondéa disposent d'une gamme tarifaire complète (tarifs unitaires, 24h, mensuel, annuel), quand d'autres services n'offrent pas de réductions. Les dispositifs d'avantages sont eux aussi variés : cartes et abonnements illico pour les Cars Région et TER, réductions propres aux territoires pour Synchro Mobilités et Ondéa, et quelques tarifications combinées (Ondéa + Synchro, TER + Synchro, Cars Région + Synchro / Ondéa...).

Concernant l'**information voyageurs**, les outils à disposition des usagers varient fortement selon les AOM. Dans toutes les gares ferroviaires, quelle que soit leur taille, une information en temps réel est accessible sur des écrans d'affichage dynamique. L'application Oûra permet le calcul d'itinéraires sur tout le territoire du SERM, mais les données en temps réel ne sont accessibles que dans le périmètre de Grand Chambéry. A l'échelle locale, les communautés d'agglomération de Grand Chambéry et Grand Lac disposent chacune d'une application MaaS (*Mobility As A Service ; mobilité comme service*<sup>8</sup>). Ces applications permettent le calcul d'itinéraires, l'information en temps réel, l'achat et la validation de titres et la réservation de vélos, de consignes ou de transports à la demande. L'application Ondéa intègre également un système de versement de gratification pour le recours au covoiturage. À l'inverse, la communauté de communes Cœur de Savoie ne dispose pas d'application dédiée et diffuse une information essentiellement statique. L'information voyageurs proposée par la Région Auvergne Rhône-Alpes sur le territoire de l'Avant-Pays Savoyard se limite par ailleurs à des panneaux informatifs statiques aux arrêts cars Région. A noter que la Région développe par ailleurs un système de MaaS Oûra destiné, à terme, à mutualiser l'achat de titre en lien (M-ticket), l'information en temps réel, la boutique en ligne et l'accès à la plateforme de covoiturage régional MOV'ICI, afin d'unifier l'expérience usager à l'échelle du territoire. Enfin, bien que l'information voyageurs mérite une accessibilité des données en temps réel via les nouveaux outils numériques, il est à souligner l'existence d'un guichet téléphonique opéré par la Région. Avec sa centrale d'appel et de réservation « *Allô la Région*

---

<sup>8</sup> Le MaaS désigne le système permettant à ses utilisateurs de planifier, réserver et payer un trajet intermodal via une même plateforme numérique.

*vous transporte* », elle permet de conseiller les usagers sur l'organisation de leurs déplacements, de réserver certains transports à la demande (valable sur le territoire de la communauté de communes de Yenne), ou encore de réserver son billet de train par téléphone.

## *1.2. Les grands enjeux actuels et futurs du territoire*

Les évolutions démographiques projetées sur le territoire du SERM de Chambéry imposent une transformation profonde de l'offre de mobilité. L'augmentation des flux et la congestion routière soulignent l'urgence d'une amélioration ambitieuse des transports collectifs. Cette dynamique s'inscrit dans une ambition partagée de décarboner les déplacements et de répondre aux attentes croissantes des habitants en matière d'alternatives à la voiture individuelle.

Le diagnostic des mobilités sur le territoire, établi à la partie précédente, met en lumière la nécessité de proposer des **solutions de transports collectifs attractives pour les déplacements inter-AOM**, aujourd'hui largement réalisés en voiture et appelés à croître sous l'effet de la polarisation de l'emploi et de la croissance démographique. Cette offre de transport doit en particulier être plus lisible, coordonnée et accessible, afin de rivaliser avec la voiture en termes de fiabilité, de simplicité d'accès et de pertinence de desserte et de temps de parcours. **L'amélioration des fréquences, de la continuité de l'offre sur la journée, des rabattements, la facilité des correspondances, la simplification de la tarification et l'unification des services** sont identifiées comme des leviers essentiels pour attirer de nouveaux usagers, notamment sur les trajets longs du quotidien.

Pour cela, le territoire dispose de plusieurs atouts : **un réseau ferroviaire structurant, une volonté politique affirmée** de réduire la part modale de la voiture et d'assurer une meilleure coordination entre les réseaux existants, et **un potentiel de développement pour les cars interurbains**.

**Apporter une réponse adaptée à ces besoins de mobilité et à la transition écologique des mobilités nécessite une prise en compte fine et concertée des enjeux traversés par le territoire** : entre aménagement du territoire, préservation de l'environnement, réponse et adaptation au contexte socio-économique, et développement des circulations ferroviaires nationales.

### 1.2.1. Intégrer pleinement les enjeux environnementaux et climatiques dans la conception du SERM

Face à l'urgence écologique et climatique, le SERM de Chambéry s'inscrit comme une des réponses à la nécessaire évolution des déplacements, mais son développement nécessite d'être construit au regard d'une approche environnementale globale et ambitieuse, intégrant les enjeux environnementaux le plus en amont possible, et à toutes les étapes de la conception.

Le SERM vise plus qu'une amélioration des transports : il **articule infrastructures, urbanisation et santé environnementale**. Il privilégie les modes bas-carbone, optimise leur complémentarité et limite l'artificialisation des sols, contribuant ainsi à une transition écologique durable et adaptée au territoire.

**Pour autant, comme tout projet impliquant la réalisation d'infrastructures de transports en commun, la réalisation du SERM est confrontée à des enjeux locaux de préservation de l'environnement**, devant être pris en compte dès sa conception. Intégrer les études environnementales dès la programmation est crucial pour analyser les effets, orienter les choix et garantir la cohérence écologique du projet avec les objectifs territoriaux. Leur actualisation à chaque étape permet une adaptation continue aux enjeux locaux et établit un cadre solide pour faire du SERM un modèle de durabilité.

Les principaux enjeux identifiés sont les suivants :

- **Des ressources en eau fragiles, à préserver** : le réseau hydrographique du territoire est très dense et en bon état chimique et écologique. La mise en œuvre du SERM doit veiller à ne pas altérer l'état des cours d'eau, des lacs (en particulier des lacs d'Aiguebelette et du Bourget), et des masses d'eau souterraines en présence et à éviter autant que possible les périmètres de protection des captages d'eau potable (réseau d'adduction d'eau potable dit *AEP*) ;
- **De nombreux espaces à protéger** : le territoire traverse de nombreux espaces naturels protégés mais également des espaces gérés ou inventoriés en vue de la conservation de leurs espèces et habitats (deux parcs naturels régionaux dans la Chartreuse et le massif des Bauges, cinq réserves naturelles, 18 sites Natura 2000, 176 ZNIEFF, 23 espaces naturels sensibles...). Les principes d'aménagement du SERM doivent assurer la conservation de ces espaces par l'application de réglementations spécifiques et la nécessité d'études environnementales approfondies, ou le cas échéant en assurer la compensation ;
- **Des risques naturels majeurs et un enjeu d'adaptation au changement climatique** : le territoire est confronté à plusieurs enjeux majeurs liés aux risques naturels, qui sont aggravés par le changement climatique. Une partie du territoire est ainsi couverte par des Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRN), réglementant l'utilisation des sols en fonction de risques naturels auxquels ils sont soumis. Le principal risque concerne les inondations et les pluies extrêmes, dans un territoire particulièrement exposé en raison de la densité de cours d'eau, et en partie classé *territoire à risque important d'inondation* (TRI). Le territoire du bassin chambérien est en particulier couvert par un *Plan de Prévention des Risques d'Inondation* (PPRI) adoptée en 1999 et révisé en 2016. Le territoire du SERM, en partie montagneux, est également exposé à des risques de mouvements de terrain, le secteur enregistrant régulièrement des éboulements, glissements de terrain et effondrements de cavités. Enfin, le territoire est exposé à l'aléa climatique du réchauffement des températures et d'augmentation des vagues de chaleur à l'instar du reste du territoire français.

Une synthèse du cumul des enjeux environnementaux du SERM est présentée ci-après. Elle s'appuie sur les données cartographiables associées à un niveau d'importance permettant de révéler les secteurs à fort impact.

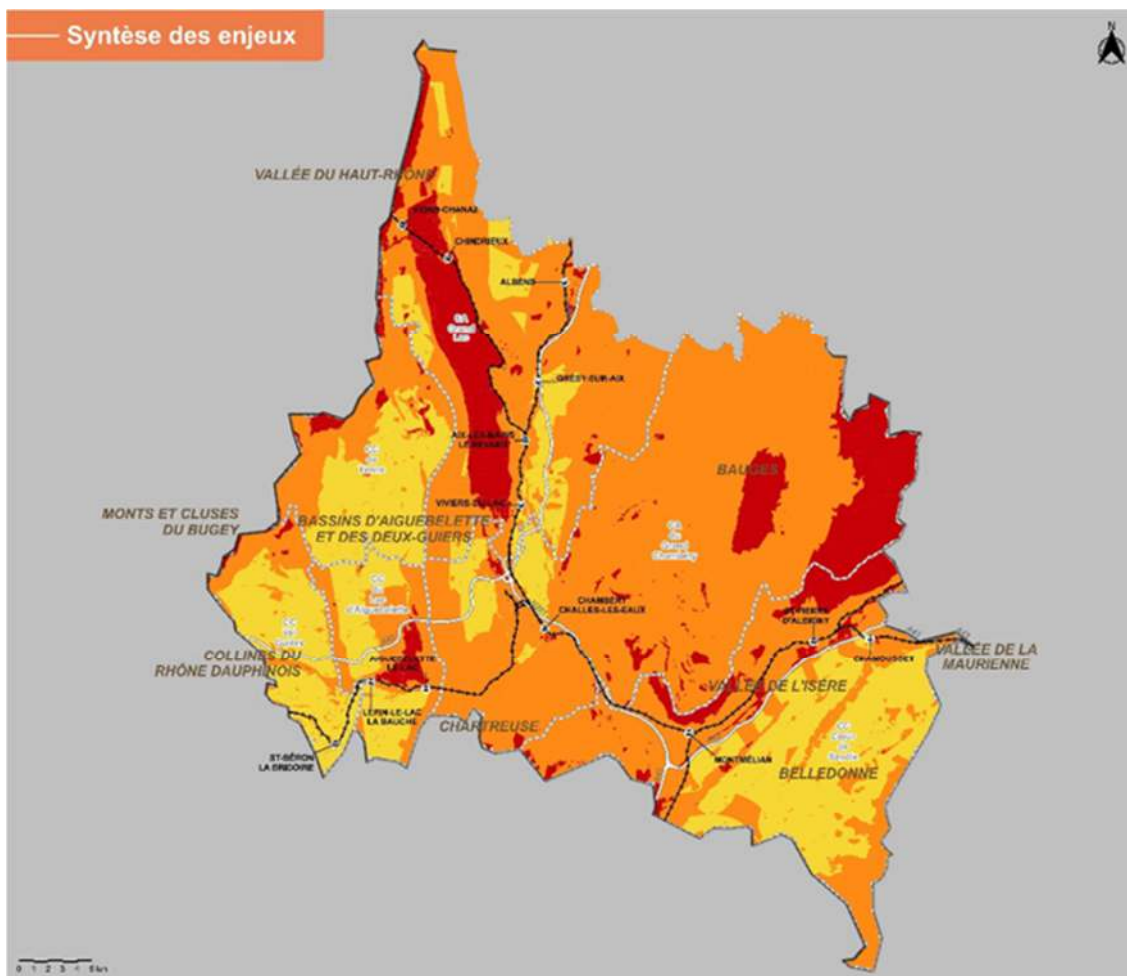


Figure 4 - Cumul des enjeux environnementaux cartographiables sur le périmètre du SERM de Chambéry : enjeu moyen (jaune), fort (orange) ou très fort (rouge) (systra)

### 1.2.2. Répondre aux enjeux socio-économiques du territoire

L'ambition du SERM de Chambéry est d'apporter une réponse aux enjeux socio-économiques du territoire par sa capacité à structurer une offre de mobilité multimodale, cohérente, performante et inclusive. Ces enjeux concernent en particulier l'accès à l'emploi, à un logement et à des transports abordables, dans un territoire soumis à une des pressions démographiques et touristiques fortes.

Le territoire du SERM de Chambéry est confronté à des enjeux socio-économiques variés, et présente une polarisation territoriale : d'un côté, l'axe métropolitain concentre les emplois, où prédominent les cadres et les professions intermédiaires, de l'autre des secteurs plus ruraux, en particulier l'Avant-Pays Savoyard et Cœur de Savoie, marqués par une proportion plus élevée d'ouvriers et une fragilité socio-économique accrue, liée à une moindre accessibilité à l'emploi et à un risque d'enclavement. Le SERM entend développer une offre de mobilité structurante, multimodale et inclusive, en adéquation avec les spécificités du territoire.

**L'accessibilité à l'emploi et la répartition des emplois :** les emplois sont fortement concentrés sur l'axe métropolitain Aix-les-Bains – Chambéry – Montmélian, ce qui rend l'accès à l'emploi difficile pour les habitants des zones rurales ou moins denses, notamment dans l'Avant-Pays Savoyard. Cela accentue les inégalités spatiales et économiques.

- Le SERM doit faciliter l'accès aux zones d'activités (Alpespace, Hexapole, Technolac) par les transports collectifs et des solutions d'intermodalité, et offrir des options de mobilité efficaces pour diminuer ces inégalités. Il doit également contribuer à rééquilibrer la répartition des emplois sur le territoire en diversifiant les opportunités d'implantation au-delà de l'axe métropolitain Aix-les-Bains– Chambéry – Montmélian.

**La tension sur le marché du logement et l'équité territoriale :** l'offre en logements est saturée sur le périmètre de Métropole Savoie, contribuant à la hausse des prix, notamment autour des lacs et dans les secteurs touristiques. Cette situation rend en particulier difficile l'installation de jeunes ménages et de populations plus modestes, qui favorisent une acquisition foncière dans l'Avant-Pays Savoyard, augmentant ainsi les distances des déplacements.

- Le SERM doit contribuer à faire face à la tension sur le marché du logement, en augmentant le nombre de secteurs densifiés et bien desservis par les transports, et faire progresser l'équité territoriale en améliorant l'accès aux services. Répondre à cet enjeu implique nécessairement d'encourager la compacité urbaine autour des pôles de transport afin de développer des quartiers de gare mixtes qui accueillent un maximum de services.

**La dynamique démographique :** le territoire connaît une croissance démographique soutenue, avec une augmentation prévue de la population de 25% sur 15 ans pour Métropole Savoie. Cette croissance pose des problèmes de congestion sur les axes routiers structurants et accentue les enjeux de maîtrise de l'étalement urbain.

- Le SERM doit permettre d'anticiper cette croissance, ainsi que l'augmentation des déplacements induits, pour ne pas aggraver la congestion routière ni favoriser l'étalement urbain dans les zones peu denses (notamment à l'est du territoire de Métropole Savoie, au niveau du massif des Bauges, et sur l'Avant-Pays Savoyard).

**La lutte contre la précarité énergétique et la dépendance à la voiture :** les ménages éloignés de l'axe métropolitain ou de leur lieu de travail sont fortement dépendants de la voiture, ce qui les expose à un risque de précarité énergétique (coûts de transport élevés dans un budget restreint).

- Le SERM doit proposer des alternatives pertinentes aux publics empêchés n'ayant pas ou peu accès à la voiture individuelle, dans les zones à forte précarité énergétique, ou les zones les plus éloignées des services et équipements.

**La cohésion sociale et la revitalisation des quartiers fragiles :** les secteurs à forte proportion de logement social et les *quartiers prioritaires de la politique de la ville* (au nombre de deux : Biollay – Bellevue et Les Hauts de Chambéry, tous deux situés au sein de Grand Chambéry) doivent faire l'objet d'une attention particulière pour favoriser l'équité sociale et l'accès à l'emploi.

- Le SERM s'inscrit dans la continuité des efforts déjà engagés en matière d'offre de transport et vise à poursuivre leur adaptation afin de soutenir la revitalisation de ces quartiers.

**L'attractivité touristique et la gestion des flux saisonniers :** Le territoire est marqué par une forte attractivité touristique saisonnière, entraînant des congestions importantes lors des pics de fréquentation (lacs, stations de ski).

- Le SERM doit prendre en compte la saisonnalité de l'activité touristique et développer une offre structurante pour permettre l'accès aux sites toute l'année, en privilégiant les alternatives à la voiture individuelle.

### 1.2.3. Assurer la compatibilité des circulations ferroviaires

La mise en œuvre du SERM nécessite la **compatibilité des aménagements** avec le développement simultané des dessertes voyageurs (TER/SERM, TàGV nationaux et internationaux) et du trafic fret. Par ailleurs, une analyse de la criticité des passages à niveau doit être réalisée en vue de garantir leur sécurité à long terme. Au regard de la hausse attendue du trafic de fret, **des sillons fret et voyageurs seront très certainement intégrés durablement dans la trame horaire**, sur la ligne historique et sur la ligne nouvelle d'accès au tunnel Lyon-Turin.

Le projet de ligne nouvelle ferroviaire Lyon - Turin, d'une longueur totale de 270 km, vise en premier lieu à contribuer au report modal de la route vers le ferroviaire du trafic de marchandises traversant les Alpes franco-italiennes. La ligne doit permettre également de réduire les temps de parcours pour les trains internationaux de voyageurs. La section transfrontalière, et en particulier le tunnel de base entre Saint-Julien-Mont-Denis et Suse, en cours de construction, doit s'achever fin 2033.

Sur le territoire français, l'accès au futur tunnel de base de cette nouvelle ligne se réalisera en deux étapes qui impacteront le SERM :

- Dans un premier temps et à l'horizon de mise en service du tunnel de base, la **modernisation de la ligne existante** entre Dijon et Saint-Jean-de-Maurienne devra permettre une première augmentation de la capacité pour le fret. Cette ligne inclut la dorsale ferroviaire du SERM entre Culoz et Saint-Pierre d'Albigny ;
- A l'échéance "long terme" du dossier de SERM, la **réalisation d'une ligne nouvelle d'accès au tunnel de base évitant les agglomérations de Chambéry et Aix-les-Bains** viendra développer encore la capacité et proposer de nouveaux services, d'autoroute ferroviaire à grand gabarit notamment.

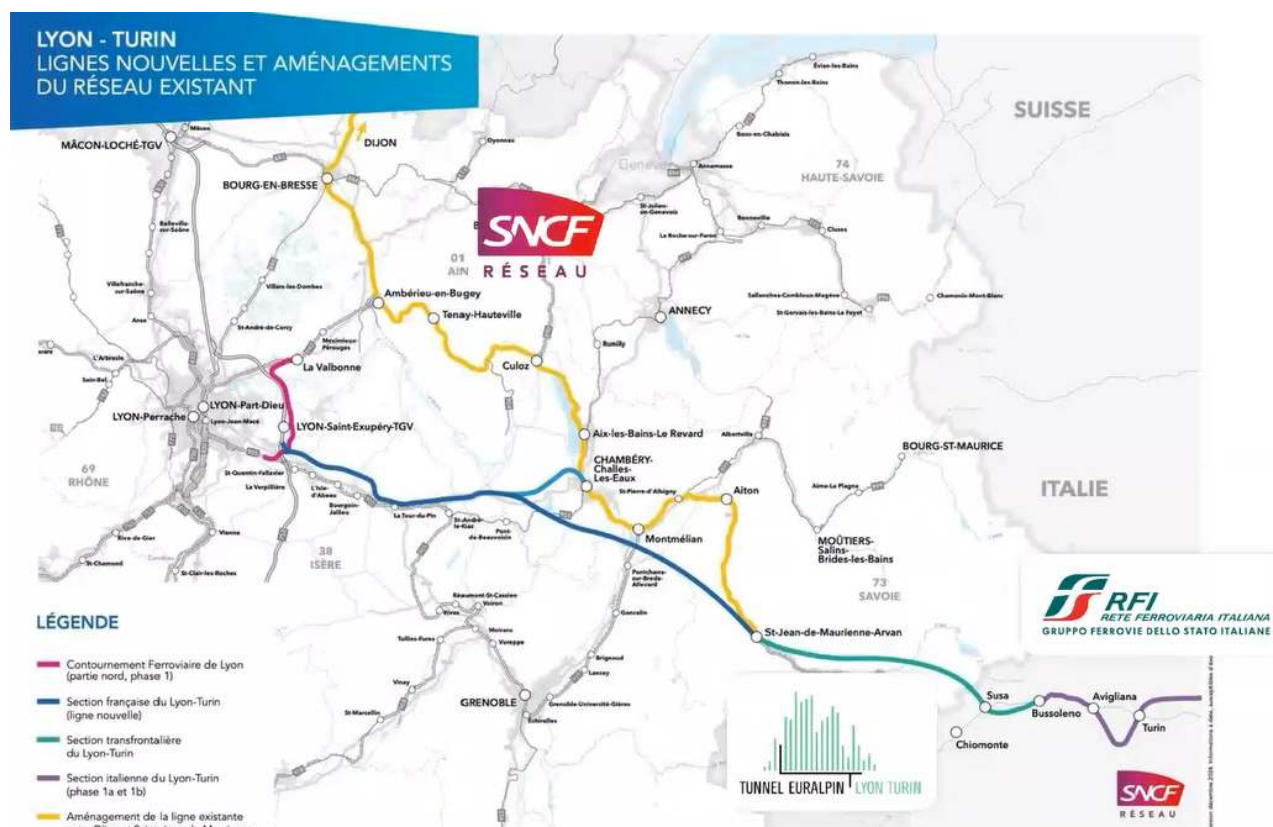


Figure 5 : Cartographie des lignes ferroviaires concernées par le projet Lyon-Turin (source : SNCF Réseau)

#### 1.2.3.1. La ligne existante entre Dijon et Saint-Jean-de-Maurienne

La ligne existante Dijon – Saint-Jean-de-Maurienne dispose d'un schéma directeur d'investissements, porté par l'Etat, et ayant vocation à répondre à la fois (i) à la hausse de la demande capacitaire liée au fret afin d'accompagner la mise en service du tunnel de base, et à (ii) une hausse tendancielle du trafic voyageurs, selon des hypothèses exprimées en 2021. La validation du schéma directeur est attendue pour début 2026.

En particulier, la section de la ligne existante entre Ambérieu et Saint-Jean-de-Maurienne inclut la dorsale principale du SERM de Chambéry.

Ainsi, sur la section de la ligne incluse dans le périmètre du SERM -entre Culoz et Saint-Pierre-d'Albigny-, **les aménagements capacitaires nécessaires concerneraient :**

- Le réaménagement du **plan de voies en gare d'Aix-les-Bains et de Chambéry ;**
- **La création d'une nouvelle voie et d'un quai supplémentaire (dit voie 4bis) en gare de Chambéry ;**
- **Le renforcement de l'alimentation électrique des trains ;**
- L'aménagement d'un **saut de mouton à proximité de la gare de Montmélian**, étudié dans le cadre des aménagements de la ligne nouvelle ;
- **La sécurisation des passages à niveau sur la dorsale ferroviaire**, le niveau de sécurité devant être maintenu, nonobstant l'augmentation du trafic (34 sur la section de ligne se trouvant dans le périmètre du SERM).

**Des précisions sur les investissements effectivement rendus nécessaires par la hausse attendue des circulations fret et voyageurs (telle que prévue en 2021) doivent cependant encore être apportées par l'Etat et SNCF Réseau, dans le cadre du schéma directeur de la ligne.**

Ces potentiels aménagements étant également susceptibles de bénéficier à l'offre de transport de voyageurs additionnelle portée par le SERM, la coordination entre les deux projets constitue un enjeu fort, notamment pour s'assurer :

- Que la **consistance des aménagements prévus dans les avant-gares d'Aix-les-Bains et de Chambéry** sont bien compatibles avec le développement du trafic fret et des dessertes voyageurs prévues dans le SERM ;
- Que la **sécurisation des passages à niveau** envisage bien là aussi l'augmentation des trafics fret et voyageurs à hauteur des ambitions ;
- Que **le développement des dessertes voyageurs est bien compatible avec les objectifs de développement du fret en termes de capacité allouée, la qualité des sillons proposés, et la robustesse globale de l'exploitation** permettent de répondre aux besoins des trafics fret et voyageurs.

Les études menées par SNCF Réseau sur le développement de l'étoile ferroviaire de Chambéry ont bien pris en compte ces impératifs, notamment l'inscription des sillons fret dans la trame horaire de circulation à compter de l'ouverture du tunnel de base. Des précisions devront encore être apportées afin d'objectiver le besoin de ces différents aménagements.

#### 1.2.3.2. La ligne nouvelle d'accès au tunnel Lyon-Turin

**La réalisation de la ligne nouvelle d'accès au tunnel Lyon-Turin**, dont les études d'avant-projet détaillé viennent d'être lancées, est prévue à un horizon ultérieur, sans doute postérieur à 2040. La ligne nouvelle nécessite en effet des travaux importants, avec de nombreux tunnels, qui se dérouleront sur une dizaine d'années *a minima*.

Cette ligne nouvelle représente donc un enjeu de long terme pour le SERM de Chambéry, avec l'intégration là encore dans la trame horaire des sillons fret à la fois sur la ligne historique, qui continuera à accueillir du trafic de fret, ainsi que sur la ligne nouvelle.

L'horizon long terme (2040+) des études ferroviaires de l'étoile ferroviaire de Chambéry intègre bien ces enjeux.

---

## *2. Démarche et enseignements du dialogue territorial*

---

**Le dialogue territorial s'est déroulé en trois phases et a permis de rencontrer 69 acteurs à travers deux ateliers et 46 entretiens bilatéraux.**

### *2.1. Objectifs et ambitions du dialogue territorial*

Les SERM visent une approche partenariale qui dépasse les frontières administratives et les modes de transport, nécessitant un dialogue territorial spécifique à l'échelle du périmètre du SERM de Chambéry et en interface avec les démarches des SERM de Grenoble et franco-suisse.

Dans ce cadre, la Société des grands projets, pour le compte de l'équipe de préfiguration, a mis en place un dispositif de dialogue territorial élargi et continu, visant à faire du SERM de Chambéry un véritable projet au service des attentes et besoins des territoires<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> Cette démarche a pour objectif de créer une dynamique collective autour du projet, d'associer les collectivités, les acteurs économiques et associatifs concernés par le projet, d'enrichir le diagnostic des mobilités du territoire, de définir collégialement l'ambition de service en construisant des solutions partagées, d'identifier les attentes et les contraintes locales en matière de gouvernance et de financement et, enfin, d'anticiper les phases futures de concertation.

## 2.2. Modalités de mise en œuvre du dialogue territorial et bilan chiffré

Entre le 7 mars et le 20 juin 2025, la Société des grands projets a mené des **entretiens bilatéraux de diagnostic** impliquant les structures suivantes :

- Les membres de la préfiguration<sup>10</sup> ;
- L'ensemble des collectivités territoriales situées autour du périmètre du SERM ;
- Les gestionnaires d'infrastructures la Direction interdépartementale des routes centre-est (DirCE) et AREA ;
- Des experts techniques : Métropole Savoie (syndicat mixte chargé notamment du SCoT de Grand Lac, Grand Chambéry et Cœur de Savoie) et l'agence Écomobilité Savoie Mont Blanc ;
- Des associations : la Fédération nationale des associations d'utilisateurs des transports (FNAUT), Roue Libre (association d'utilisateurs du vélo) et AGIR (association AGIR Transports) ;
- 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, les comités partenaires (COPAR) et autres instances comme la commission mobilité de Grand Chambéry.

Le 20 juin et le 14 novembre 2025, des **ateliers de dialogue territorial** ont permis de consolider le diagnostic du territoire, de préciser le schéma d'ensemble et d'établir les conditions de réussite du SERM de Chambéry. Ces ateliers ont rassemblé le même périmètre d'acteurs que les entretiens de diagnostic préalable.

## 2.3. Enseignements et orientations issus du dialogue territorial

Le dialogue territorial a renforcé les coopérations sur le bassin chambérien et enrichi la construction du schéma d'ensemble. Il a permis de s'assurer que le SERM de Chambéry intègre le besoin d'une coordination opérationnelle entre les différents modes de transports, ainsi qu'une cohérence du schéma d'ensemble avec les besoins et attentes du territoire tel qu'exprimé par un large panel d'acteurs. Il a également permis d'assurer la cohérence inter-SERM (Grenoble et franco-suisse).

La démarche a permis de rapprocher tous les acteurs concernés par le projet et d'aboutir à une vision d'ensemble partagée, dont les principaux enseignements sont les suivants.

### 2.3.1. Renforcer l'offre ferroviaire pour une mobilité attractive et fiable

Le réseau ferroviaire autour d'Aix-les-Bains, Chambéry et Montmélian constitue l'armature structurante pour les déplacements sur le territoire. Le dialogue territorial a permis de dresser un diagnostic partagé des axes ferroviaires essentiels au fonctionnement du bassin chambérien, soit Aix-les-Bains – Chambéry – Montmélian, Chambéry – Annecy, Chambéry – Lyon, Chambéry - Grenoble et les liaisons aux vallées de la Maurienne et de la Tarentaise.

---

<sup>10</sup> Pour l'Etat, ont été associés à la démarche la Préfecture de la Savoie, la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes, la Direction Départementale des Territoires (DDT) de la Savoie.

Ces axes sont aujourd'hui contraints par des sections en voie unique (Aix-les-Bains – Annecy, Chambéry – Saint-André-le-Gaz et Saint-Pierre-d'Albigny - Albertville – Bourg-Saint-Maurice) et le nœud très dense de Chambéry. Par ailleurs, l'offre ferroviaire est variable selon les lignes : les horaires ne sont pas systématiques sur certains axes, les fréquences restent parfois insuffisantes, le cadencement est inégal, les amplitudes horaires sont très diverses, et l'accessibilité ainsi que le confort en gare et dans les trains demeurent parfois insuffisants. Les acteurs rencontrés souhaitent ainsi que le SERM de Chambéry soit l'occasion d'augmenter la fréquence tout au long de la journée, les amplitudes horaires, la fiabilité et la robustesse du réseau, d'améliorer l'intermodalité (correspondances ferroviaire-routier), les services en gare et de réaliser de nouvelles haltes.

#### 2.3.2. Structurer l'offre routière et améliorer la compétitivité des transports collectifs en articulation avec l'offre ferroviaire

Le dialogue territorial a permis d'identifier un besoin de renforcement de lignes express (fréquence et cadencement), d'aménagement spécifique (voies réservées, pôles multimodaux), de transport à la demande mieux coordonné, d'une meilleure visibilité de cette offre et d'une meilleure coordination avec l'offre ferroviaire.

Le covoiturage a aussi été identifié comme un moyen de déplacement indispensable mais nécessitant une structuration et des aires de stationnement optimisées.

#### 2.3.3. Développer l'intermodalité et optimiser les pôles d'échanges multimodaux (PEM)

Le dialogue territorial a montré que le territoire requiert une articulation cohérente entre les modes ferroviaire, routier et cyclable. Les priorités identifiées ont donc été de renforcer les rabattements vers les gares, de créer ou améliorer les PEM stratégiques (Montmélian, Grésy-sur-Aix, Pont-de-Beauvoisin), de développer le stationnement et de sécuriser les cheminements piétons et cyclables vers les PEM.

#### 2.3.4. Accélérer le développement des mobilités actives, en particulier du vélo

Le vélo, en croissance sur le territoire, reste limité par le manque de continuité territoriale, de sécurisation de certains parcours, de services, de stationnements sécurisés (l'utilisation du vélo électrique dans les zones vallonnées nécessite des stationnements avec aménagements spécifiques).

#### 2.3.5. Harmoniser la tarification et la billettique afin d'en simplifier les usages et d'en renforcer l'attractivité

Une tarification unifiée et une billettique intégrée accompagnées d'une information voyageurs efficace sont considérées, par les acteurs rencontrés, comme la condition déterminante de réussite du SERM de Chambéry. C'est grâce à cet effort de coordination que le report des usages de la voiture individuelle vers les transports collectifs se réalisera.

#### 2.3.6. Articuler aménagement et mobilités afin de soutenir le développement et l'attractivité du territoire

Les acteurs rencontrés à l'occasion du dialogue territorial ont largement insisté sur le rôle majeur des mobilités pour promouvoir l'activité économique du territoire, notamment dans le cadre des incertitudes que pose le projet Lyon-Turin. Ainsi, le développement démographique et économique veut qu'une coordination soit faite entre les haltes et les zones d'activités (Technolac, Alpespace, Hexapole et Alp'Arc, à Aiton, Cœur de Savoie). Le SERM de Chambéry est l'occasion de desservir ces zones, d'améliorer le rabattement vers les gares et la continuité des services.

---

### *3. Schéma d'ensemble du SERM et trajectoire d'évolution de l'offre de transport*

---

**A partir du diagnostic des mobilités, de l'identification des enjeux du territoire, et des apports du dialogue territorial, le SERM porte l'ambition d'un schéma d'ensemble de développement de l'offre de mobilité. Il vise à bâtir une offre de mobilité cohérente, multimodale et adaptée aux spécificités du territoire, en s'appuyant sur le développement du ferroviaire, la complémentarité des modes et l'amélioration continue des services aux voyageurs.**

Le déploiement de cette ambition est décliné dans le temps, à court, moyen et long terme. Ces différents jalons suivent schématiquement les horizons de déploiement des infrastructures liées au projet de nouvelle liaison Lyon-Turin :

- L'horizon de court terme (d'ici 2033), correspond aux composantes du SERM mises en service *avant l'ouverture du tunnel de base, prévue à date en décembre 2033*. Cet horizon est subdivisé en deux phases de court terme 1 (2026-2029) et court terme 2 (d'ici 2033) ;
- L'horizon de moyen terme (2035-2040), correspond aux composantes du SERM mises en service *avant la mise en service de la ligne nouvelle des accès français au tunnel Lyon-Turin*. Cet horizon est subdivisé en deux phases, moyen terme 1 et moyen terme 2, sans que des dates précises n'aient été définies ;
- L'horizon de long terme (au-delà de 2040), correspond aux composantes du SERM mises en service au-delà.

La carte du schéma d'ensemble, présentée ci-après, illustre la vision globale et intégrée du réseau de mobilités à long terme, au-delà de 2040.

**Les sous-parties qui suivent visent à présenter l'évolution de l'offre et ses jalons pour chacun des modes de transport visés par le SERM.**

SERM de Chambéry

Schéma d'ensemble multimodal à horizon long terme (2040+)



LÉGENDE

Offre ferroviaire

- Ligne ferroviaire existante
- Développement d'offre ferroviaire
- Gare existante
- Nouvelle gare
- Aménagement d'un PEM ferroviaire
- Fréquence par heure et par sens en heure de pointe en moyenne dans les principales gares

Offre covoiturage

- Ligne de covoiturage
- Nouvelle ligne de covoiturage

Offre routière

- Réseau structurant de cars (renfort)
- Fréquence par heure et par sens en heure de pointe en moyenne
- Réseau complémentaire
- Fréquence par jour et par sens du réseau complémentaire
- Nouvelle ligne structurante de cars
- Halte routière
- Nouvelle halte routière
- Aménagement d'un PEM routier
- Création d'un BHNS avec voie réservée (trafic mixte bus urbains et cars express)

Offre cyclable

- Réseau cyclable structurant
- Nouvelle infrastructure cyclable
- Intention d'infrastructure cyclable
- Rabatement cyclable

Caractéristiques du territoire

- EPCI
- Plan d'eau
- Massif montagneux

Figure 6 : Schéma d'ensemble multimodal à l'horizon long terme du SERM de Chambéry

## 3.1. L'offre ferroviaire, colonne vertébrale des mobilités

### 3.1.1. Les infrastructures ferroviaires existantes présentent des contraintes de capacité et de régularité

Le réseau ferroviaire traverse de part en part le territoire du SERM de Chambéry, offrant un support possible pour les mobilités de moyenne et longue distance au sein du périmètre et pour les échanges avec les territoires voisins. Il est constitué d'une dorsale majeure à deux voies, support de la liaison internationale depuis Ambérieu – Culoz – Chambéry – Montmélian vers l'Italie via la vallée de la Maurienne. Sur cette dorsale se greffent plusieurs lignes en étoile.

S'il est dense géographiquement et offre l'avantage d'être entièrement électrifié, ce réseau souffre de plusieurs limites :

- (i) Un partage de la capacité à faire entre plusieurs types de circulations très différentes : fret (courte distance, longue distance et international), desserte voyageurs longue distance et internationale par des trains aptes à la grande vitesse (TGV, Frecciarossa), desserte régionale (de maillage régional entre les principales villes et de proximité) ;
- (ii) Un linéaire important de voies uniques (Aix-les-Bains – Annecy, Chambéry – Saint-André-le-Gaz et Saint-Pierre-d'Albigny - Albertville – Bourg-Saint-Maurice), circulées aussi bien par les dessertes régionales que par les dessertes voyageurs de longue distance. Ces contraintes limitent à la fois la capacité et la régularité des circulations sur l'étoile ferroviaire.

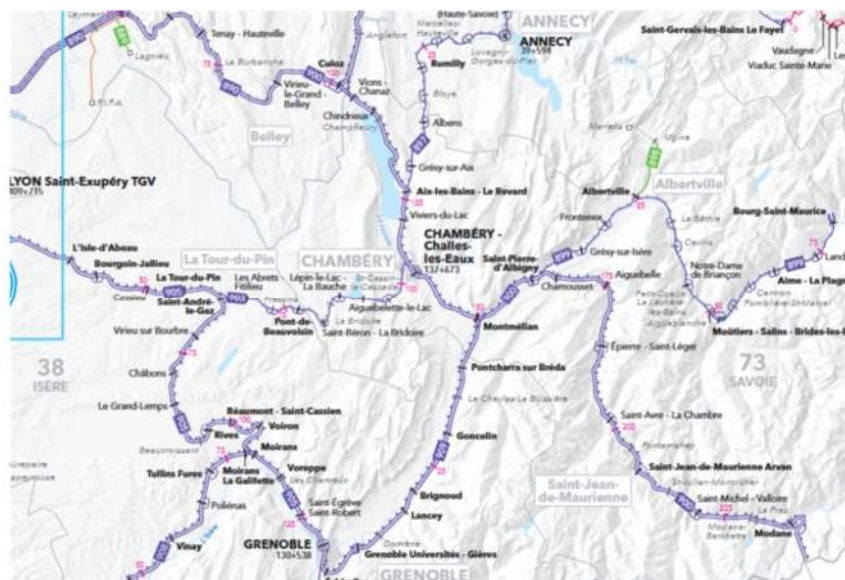


Figure 7 : Plan du réseau ferré national autour de Chambéry

### 3.1.2. L'offre ferroviaire actuelle reste peu lisible et insuffisamment structurée

L'offre ferroviaire régionale actuelle sur le périmètre du SERM de Chambéry est constituée des liaisons suivantes :

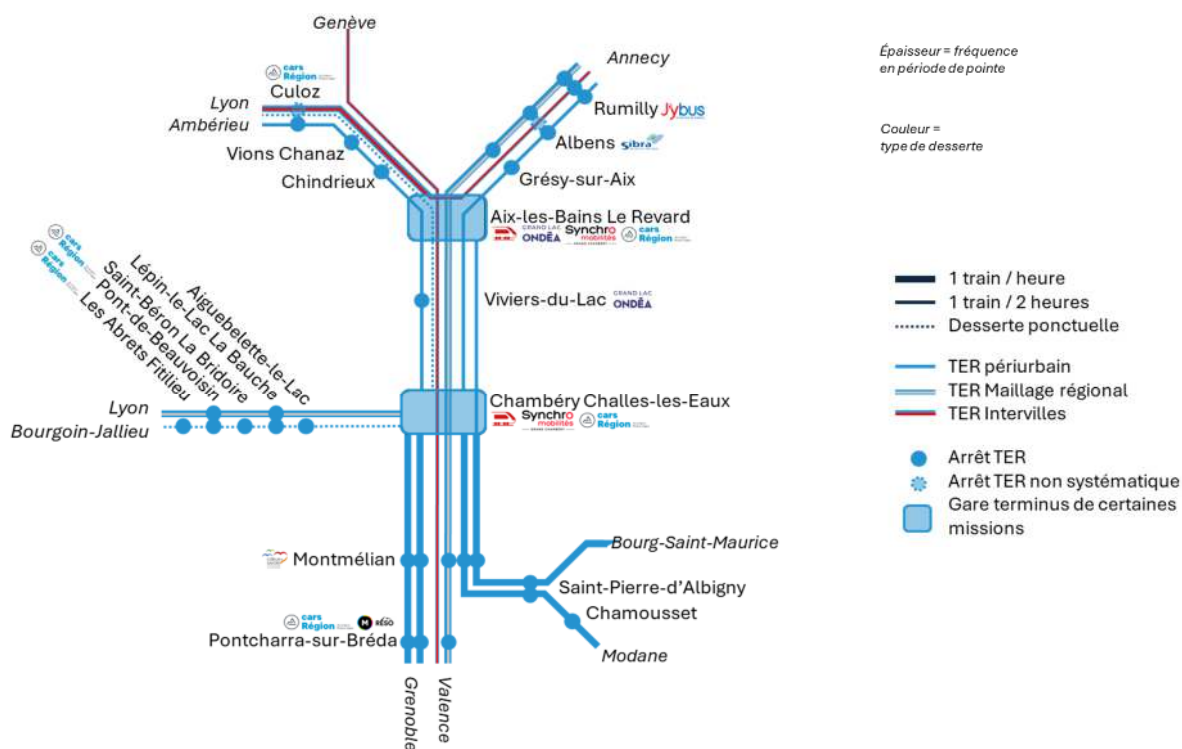


Figure 8 : Schéma de la desserte ferroviaire actuelle en heure de pointe

L'offre actuelle est relativement peu lisible, avec des missions qui circulent à l'heure dans les périodes de pointe mais avec de nombreux « trous » de desserte en journée. L'amplitude horaire du service est également limitée sur certaines dessertes.

Malgré la densité des circulations en heure de pointe, seul un train par heure relie actuellement Aix-les-Bains, Chambéry et Montmélian car l'essentiel des circulations s'effectue en origine/terminus à Chambéry.

### 3.1.3. L'offre ferroviaire cible vise un saut d'offre structurant

Le SERM de Chambéry s'inscrit dans une démarche globale de la Région Auvergne-Rhône-Alpes qui, par sa feuille de route 2035, prévoit une augmentation d'offre de 30% ainsi qu'une amélioration de son parc de matériel roulant (rénovation et acquisition). Cette montée en puissance s'appuie sur le développement de six SERM sur son territoire dont celui de Chambéry.

L'objectif cible est de développer une armature à l'échelle du périmètre du SERM de Chambéry tout en consolidant les liaisons régionales et nationales dans lequel il s'inscrit. Pour déployer une offre de transport ferroviaire à l'échelle métropolitaine, le projet s'appuie sur :

- **La création de 4 nouvelles haltes** : Voglans, Chignin, Sainte-Hélène-du-Lac (Alpespace), Cognin ;
- **La mise en place d'une desserte cadencée au quart d'heure en heure de pointe** entre Aix-les-Bains et Montmélian et sur les nouvelles haltes créées ;
- **Un renforcement de l'amplitude horaire des dessertes ferroviaires** et de la fréquence des dessertes en heure creuse ;
- **Une connexion améliorée** au niveau des gares existantes et nouvelles haltes pour faciliter l'intermodalité et assurer une bonne complémentarité de cette armature ferroviaire avec les réseaux de transport collectif routier urbains et interurbains ainsi que les modes actifs.

**Cette offre-cible pour les déplacements internes au périmètre du SERM représente un saut d'offre particulièrement ambitieux par rapport à la situation actuelle.**

L'offre cible doit être compatible avec la mise en place de la ligne nouvelle des accès alpins pour la liaison Lyon-Turin, et avec des sillons fret à la fois sur ligne existante et sur ligne nouvelle.

L'offre prévoit la création d'une desserte complémentaire par un train péri-urbain à l'heure vers l'Avant-Pays Savoyard ainsi que la création d'un deuxième train par heure entre Chambéry et Lyon via Saint-André-le-Gaz. Cela nécessite des travaux importants sur la ligne Saint-André-le-Gaz – Chambéry, dont les enjeux dépassent le cadre du SERM. Ils peuvent aller de la création d'évitements supplémentaires jusqu'au doublement quasi-complet de la ligne. Des études ultérieures devront préciser l'étendue des aménagements à réaliser, sachant que l'aménagement de cette ligne aurait également des impacts positifs pour la robustesse de l'offre et pour l'amélioration des liaisons voyageurs de longue distance, y compris les liaisons internationales. Ces aménagements dépassent ainsi le cadre du SERM et relèvent d'enjeux nationaux et régionaux.

Le schéma d'offre envisagé à long terme serait donc le suivant :

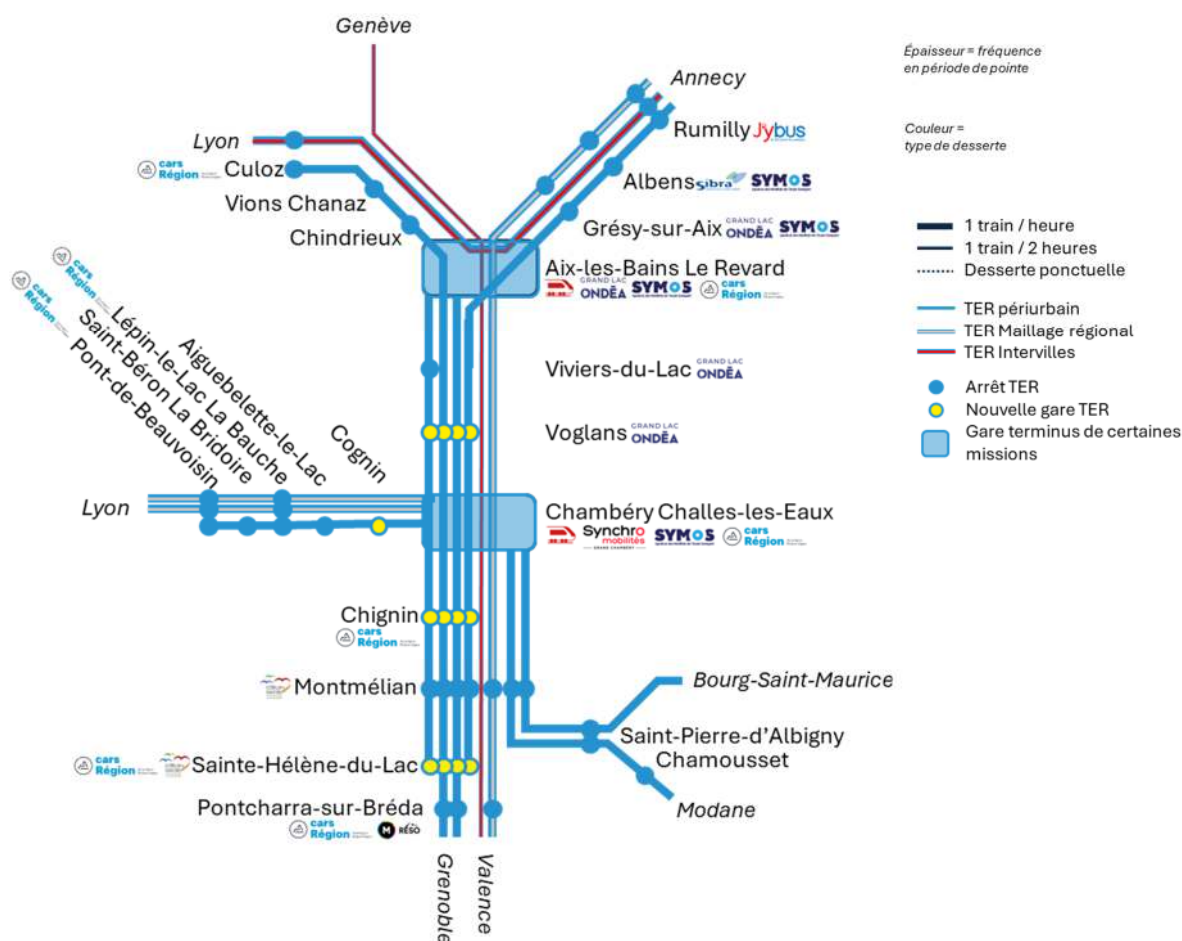


Figure 9 : Schéma de desserte ferroviaire en heure de pointe à l'horizon post 2040

- **4 trains périurbains par heure entre Aix et Montmélian** y compris la desserte des nouvelles haltes de Voglans, Chignin et Sainte-Hélène-du-Lac ;
- **2 trains par heure entre Lyon et Chambéry** via Saint-André-le-Gaz, avec un terminus à Pont de Beauvoisin permettant de consolider la desserte sur le périmètre du SERM entre l'axe Aix-Montmélian et l'Avant-Pays Savoyard.

Ces améliorations permettent aussi de mieux connecter les gares savoyardes de l'axe Aix-les-Bains - Annecy ( Grésy-sur-Aix, Entrelacs) aux différentes gares de la dorsale chambérienne, cette évolution étant aussi un attendu du SERM.

#### 3.1.4. Le phasage de l'offre ferroviaire permet un déploiement progressif et réaliste

Les études ont rapidement montré que le déploiement complet de la desserte-cible ne pouvait s'envisager qu'à long terme car il nécessiterait des investissements très importants sur l'infrastructure. Outre la création des haltes, des aménagements capacitaires majeurs seraient requis, une troisième voie entre Aix-les-Bains et Voglans, un terminus à Sainte-Hélène-du-Lac, ou encore des adaptations aux avant-gares d'Aix-les-Bains et de Chambéry.

C'est pourquoi un déploiement progressif de cette offre est prévu et permet des améliorations de la desserte ferroviaire dès le court terme, sans attendre la réalisation de l'ensemble des aménagements évoqués ci-dessus. Les étapes de déploiement proposées ci-dessous ont été ajustées de manière itérative, à partir des scénarios étudiés par SNCF Réseau et en cohérence avec le déploiement d'offre envisagé sur les autres modes.

3 horizons intermédiaires ont ainsi été retenus :

- Court terme (2033) ;
- Moyen terme 1 : 2035-2040 (1<sup>ère</sup> phase) ;
- Moyen terme 2 : 2035-2040 (2<sup>ème</sup> phase).

Par ailleurs, il convient de rappeler que des investissements conséquents seraient à réaliser sur la ligne à voie unique Saint-André-le-Gaz – Chambéry aujourd'hui en limite de saturation du fait de la diversité et du volume des circulations ; des aménagements seraient à prévoir également sur la ligne Aix-les-Bains – Annecy si le développement des relations périurbaines prévues dans le cadre du SERM devaient s'accompagner d'autres évolutions et notamment d'un renforcement de la desserte à l'heure entre Lyon et Annecy. Il s'agit d'enjeux qui dépassent le cadre du SERM tout en entraînant des répercussions sur celui-ci car, sur ces deux axes, la ponctualité est un enjeu majeur avec des incidences sur l'ensemble de l'étoile ferroviaire de Chambéry.

#### **→ Court terme : offre envisagée à horizon 2033 :**

L'amélioration de l'offre à court terme repose sur l'augmentation significative du parc de matériel routant qui permet d'augmenter à la fois la fréquence en heure de pointe, mais aussi l'amplitude horaire sur la journée et en heure creuse.

Des premiers investissements sur l'infrastructure sont réalisés, permettant la création des 3 nouvelles haltes ferroviaires.

L'offre de court terme se compose de :

- **3 trains périurbains par heure** sans rupture de charge entre Aix-les-Bains et Montmélian, avec la desserte d'un 1 train par heure à Viviers-du-Lac, de 3 trains par heure à Voglans et Chignin et de 2 trains par heure à Sainte-Hélène-du-Lac ;
- **Desserte systématique à 2 trains par heure** sur les axes Chambéry – Grenoble et Chambéry – Annecy (combinant l'offre périurbaine et l'offre de maillage régional) ;
- Amélioration de l'**amplitude** de desserte et **fréquence** en heure creuse (offre journalière en hausse jusqu'à +54% au maximum), avec une desserte systématique à un train par heure sur les axes Chambéry – Culoz, Chambéry – Modane et Chambéry – Bourg-Saint-Maurice.

A noter qu'en complément de l'offre périurbaine qui dessert toutes les gares et haltes, la circulation du train Annecy-Valence permet d'assurer une liaison à 4 trains par heure entre Aix-les-Bains, Chambéry et Montmélian (contre un train par heure actuellement).

### → **Moyen terme 1 : offre envisagée à l'horizon 2035 – 2040 (1ère phase)**

Il a été retenu de déployer l'offre de moyen terme en deux temps.

**Une première étape, de « moyen terme 1<sup>ère</sup> phase » (MT1)** se fonde sur le schéma de court terme précédent, auquel s'ajoute la mise en place d'une desserte péri-urbaine systématique à l'heure entre Pont-de-Beauvoisin et Chambéry. Cette desserte a été retenue car elle peut être mise en place sous réserve de la réalisation d'un évitement à Cognin, en parallèle de la halte, et d'un terminus à Pont-de-Beauvoisin (estimation des aménagements nécessaires à ce stade des études).

Le schéma de desserte correspondant en première étape de moyen terme (MT1) est le suivant :

L'offre de moyen terme 1 se compose de :

- **3 trains périurbains** par heure entre Aix-les-Bains et Montmélian desservant Voglans et Chignin, 2 trains par heure desservant Sainte-Hélène-du-Lac et 1 train par heure desservant Viviers-du-Lac ;
- **Ajout d'une mission périurbaine** à l'heure Pont-de-Beauvoisin – Chambéry avec une desserte à l'heure pour Cognin et toutes les gares/haltes du parcours : 1 train / h.

### → **Moyen terme 2 : offre envisagée à l'horizon 2035 – 2040 (2ème phase)**

La **deuxième étape, de « moyen terme 2<sup>e</sup> phase » (MT2)**, permet d'atteindre l'objectif-cible de 4 trains périurbains sur l'ensemble de la dorsale entre Aix-les-Bains et Sainte-Hélène-du-Lac. Pour cela, il pourrait être nécessaire de réaliser une troisième voie entre Aix-les-Bains et Voglans, ainsi que de réaliser des aménagements à Voglans (compléments) et à Sainte-Hélène-du-Lac (terminus).

Cette étape marque ainsi un nouveau saut d'offre important, avec le passage à une **desserte systématique au quart d'heure** entre Aix-les-Bains et Sainte-Hélène-du-Lac.

L'offre moyen terme 2 se compose de :

- **4 trains périurbains** par heure entre Aix-les-Bains et Montmélian desservant Voglans, Chignin et Sainte-Hélène-du-Lac (NB : desserte de Viviers-du-Lac par 1 train par heure) ;
- **Une mission périurbaine** à l'heure Pont-de-Beauvoisin – Chambéry.

### → **Long terme : mise en œuvre de l'offre cible**

Au-delà de 2040, en sus des jalons précédents, le déploiement de l'offre cible consiste en la mise en place d'un cadencement à la demi-heure des trains entre Chambéry et Lyon via Pont de Beauvoisin.

## *3.2. Le développement de l'offre routière pour assurer la complémentarité entre les modes*

### 3.2.1. L'offre routière actuelle assure le maillage du territoire mais reste peu performante en fréquence et en amplitude horaire

L'offre actuelle de transports publics routiers sur le périmètre SERM s'organise autour de plusieurs réseaux urbains et interurbains, étroitement connectés au réseau ferré.

Les lignes interurbaines principales sont gérées par la Région Auvergne-Rhône-Alpes :

- La ligne S01 relie Chambéry à Novalaise et Saint-Alban-de-Montbel ;
- La S02/A73 dessert Chambéry, Yenne et Belley ;
- La S03 joint Pontcharra, Valgelon La Rochette et Chamoux-sur-Gelon ;
- La S07 dessert Chambéry, Saint-Genix-les-Villages et Aoste ;
- Les lignes T41 et T83 relient respectivement Chambéry à Voiron et Chambéry à Grenoble via Chapareillan.

La Région propose également des dessertes autocar TER, en complément des 2 allers-retours par jour proposés en train entre Chambéry et Bourgoin-Jallieu. Cette desserte relie Chambéry à La-Tour-du-Pin et dessert le sud de l'Avant-Pays Savoyard (notamment Aiguebelette-le-Lac et La Bridoire)

Les fréquences sont globalement faibles, avec une desserte concentrée sur les heures de pointe et peu de service en soirée ou le dimanche (sauf T41, S02, T83, 40A exploité par SIBRA).

Aux réseaux urbains Synchro Mobilités de la CA Grand Chambéry et Ondéa de la CA Grand Lac s'ajoutent des navettes spécifiques. La CA Grand Chambéry organise par exemple des lignes touristiques « Montagne » : la 40 (Chambéry – La Féclaz) et la 41 (Chambéry – Aillons-Margériaz) ; au départ de la gare d'Albens se situe le départ de la ligne SIBRA 40A en direction d'Annecy.

Concernant les **polarités**, la gare de Chambéry - Challes-les-Eaux se démarque ; elle connecte le TER, TGV, Frecciarossa, Synchro Mobilités et les Cars Région. Les autres pôles gares clés du territoire sont : Aix-les-Bains Le Revard (Ondéa, Synchro 30), Viviers-du-Lac (Ondéa 1), Albens (SIBRA 40A), Montmélian (Nav'Espace, navette urbaine), Pont-de-Beauvoisin (cars Région Isère).

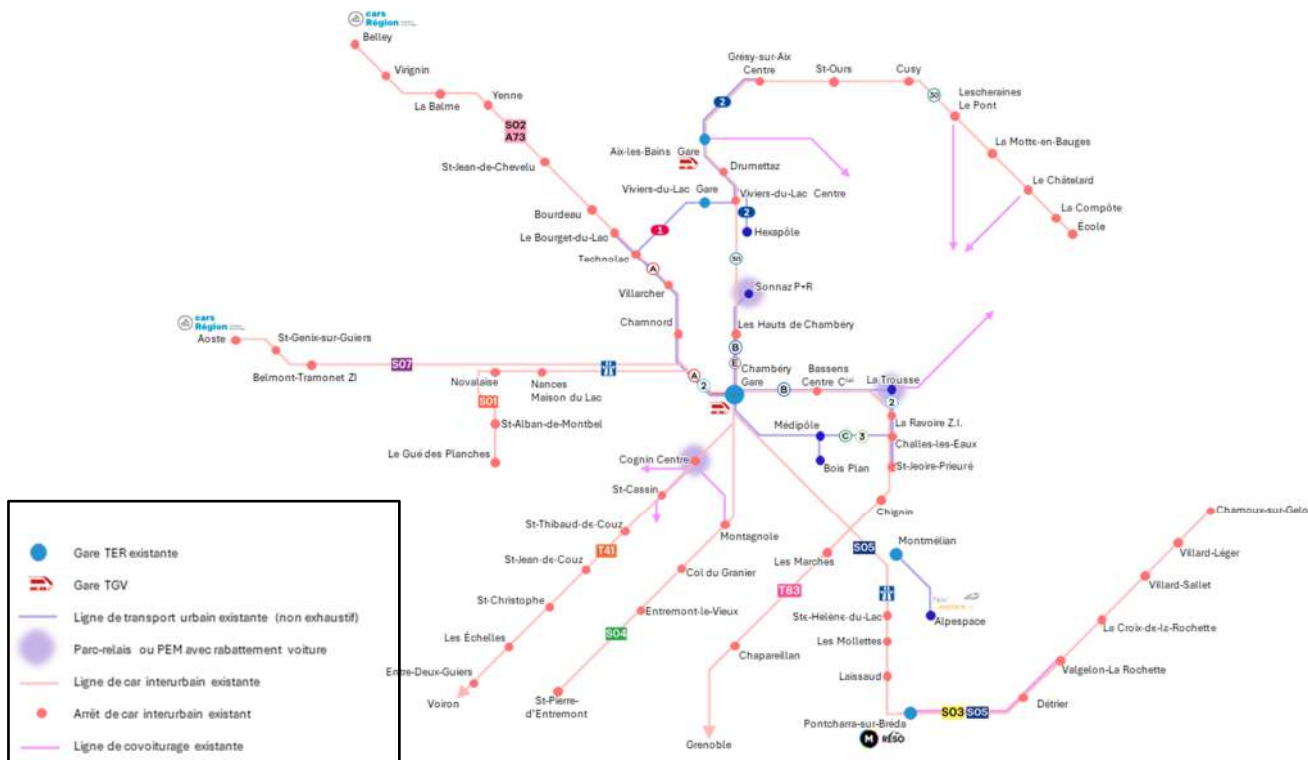


Figure 10 : Schéma de desserte routière existante

### 3.2.2. L'offre routière cible est stabilisée à moyen terme

Les principales mesures du schéma d'offre routier devraient être mises en place à l'horizon 2033. Les évolutions de l'offre au-delà de cet horizon devraient donc rester marginales et sont principalement reliées à des projets connexes en interface.

Le SERM doit bénéficier d'une nouvelle gare routière en projet à la Cassine où une relocalisation partielle est prévue pour l'été 2026.

L'horizon 2028-2029 correspond à la première vague de développement du réseau routier urbain et interurbain sur le territoire. Il coïncide avec le renouvellement des délégations de service public des réseaux Synchro Mobilités, prévu en 2029, et Ondéa. Les marchés des cars Région sont pour leur part renouvelés en 2027, donnant lieu à de premiers ajustements d'offre.

L'offre cible routière du SERM de Chambéry s'appuie sur :

- L'offre « mobilités positives du quotidien : cap sur 2035 » proposé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes ;
- La mise en place d'un site propre bus afin d'améliorer la desserte de la zone d'activité de Technolac ;
- Deux lignes de cars express proposés par le SYMOS.

#### 3.2.2.1. Le réseau de cars Région se renforce progressivement

La Région Auvergne-Rhône-Alpes vise à doubler l'offre de cars Région afin de mieux répondre aux besoins des clientèles interurbaines et scolaires. Cette dynamique s'accompagne d'un vaste programme bas carbone de la flotte d'autocars, pour offrir un service plus attractif et respectueux de l'environnement.

**Le renouvellement du marché des cars Région devrait donner lieu à des ajustements et des renforts de la desserte**, en particulier dans l'Avant-Pays Savoyard. La feuille de route prévoit des renforcements de desserte sur les lignes existantes de cars Région à l'horizon de court terme 1 (2026-2029),

A partir de l'horizon de court terme 2 (2030 et au-delà), un saut d'offre plus sensible est projeté avec une offre cadencée sur les trois lignes de cars de l'Avant-Pays Savoyard, et une restructuration de la ligne S01 en deux branches.

Cette offre doit être articulée avec la desserte des cars TER dans l'Avant-Pays Savoyard, qui dessert en partie les mêmes polarités. Une réflexion est en cours à la Région à ce sujet.

#### 3.2.2.2. La mise en place d'un site propre permet de renforcer les dessertes existantes, et de déployer de nouvelles navettes renforçant l'intermodalité

La mise en place de voies réservées, permettant la circulation de bus en site propre, dans le secteur des routes départementales 1504, 1201 et 1201A doit permettre de répondre à la congestion fréquente de ces voies en heures de pointe, et assurer une meilleure desserte de la zone d'activité de Technolac. Plusieurs variantes sont encore à l'étude.

Ces aménagements, prévus à l'horizon court terme 2 (2030-2033) devraient prioritairement bénéficier aux dessertes existantes, notamment la ligne Chrono A du réseau Synchro Mobilité de Grand Chambéry, en améliorant la robustesse et le temps de parcours. Une desserte en navette de Technolac depuis les haltes de Viviers-du-Lac et Voglans est également envisagée.

#### 3.2.2.3. Le développement des lignes de cars Express s'effectue dès le court terme

**Les lignes de cars Express, inscrits au schéma des mobilités du SYMOS, constituent la principale offre mise en place à court terme.** Il s'agit de deux lignes d'autocars express qui permettent de rejoindre la gare routière de La Cassine à Chambéry depuis le sud et le

nord du territoire du SYMOS. Ces lignes doivent emprunter les infrastructures existantes sans nécessité d'aménagement d'infrastructure spécifique.

Les principes de desserte retenus pour ces deux lignes visent à :

- **Cibler en particulier les actifs du territoire**, sur les trajets domicile-travail de l'heure de pointe ;
- Créer les prémices d'un **réseau unifié cohérent** à l'échelle du bassin de vie ;
- Penser ces lignes express en **complément** au ferroviaire et au BHNS desservant Technolac en organisant une **desserte de secteur à secteur**, sans rupture de charge, reliant des **points d'intérêt métropolitains**. Afin de proposer un itinéraire attractif en matière de vitesse commerciale, elles comportent un nombre limité d'arrêts au niveau de ces polarités métropolitaines ;
- **Articuler lignes express, lignes interurbaines existantes et réseaux urbains** via des pôles d'échanges multimodaux ;
- Proposer un itinéraire attractif en matière de vitesse commerciale.

Il est ainsi retenu le niveau de service suivant, commun aux deux lignes :

- Une fréquence globalement de 20 minutes en période de pointe et de 30 minutes en période creuse ;
- Une amplitude horaire de 6 heures à 22 heures, soit 38 allers-retours par jour en semaine ;
- Une offre de 20 allers-retours par jour le samedi et de 4 allers-retours par jour le dimanche.

**La ligne Express Nord** relie Chambéry à Entrelacs (Albens) via Aix-les-Bains en empruntant la D991 entre Chambéry et Aix-les-Bains puis la D1201 entre Aix-les-Bains.

Elle dessert les polarités suivantes (principe d'un seul arrêt par polarité, dont la localisation précise est à déterminer dans les phases suivantes d'étude) : *Chambéry, gare routière de La Cassine, Les Hauts-de-Chambéry, Méry Hexapôle, Viviers-du-Lac, Drumettaz-Clarafond avenue du Golf, la gare d'Aix-les-Bains, Grésy-sur-Aix Antoger, La Biolle, Entrelacs (Albens).*

**La ligne Express Sud** relie Chambéry au parc d'activité économiques Alpespace à Sainte-Hélène-du-Lac en empruntant la VRU et l'A43 jusqu'au diffuseur de La Chavanne. Elle dessert les polarités suivantes : *Chambéry, gare routière de La Cassine, Bois Plan, La Chavanne, Alpespace.*

Ainsi le schéma d'offre routière cible est le suivant :

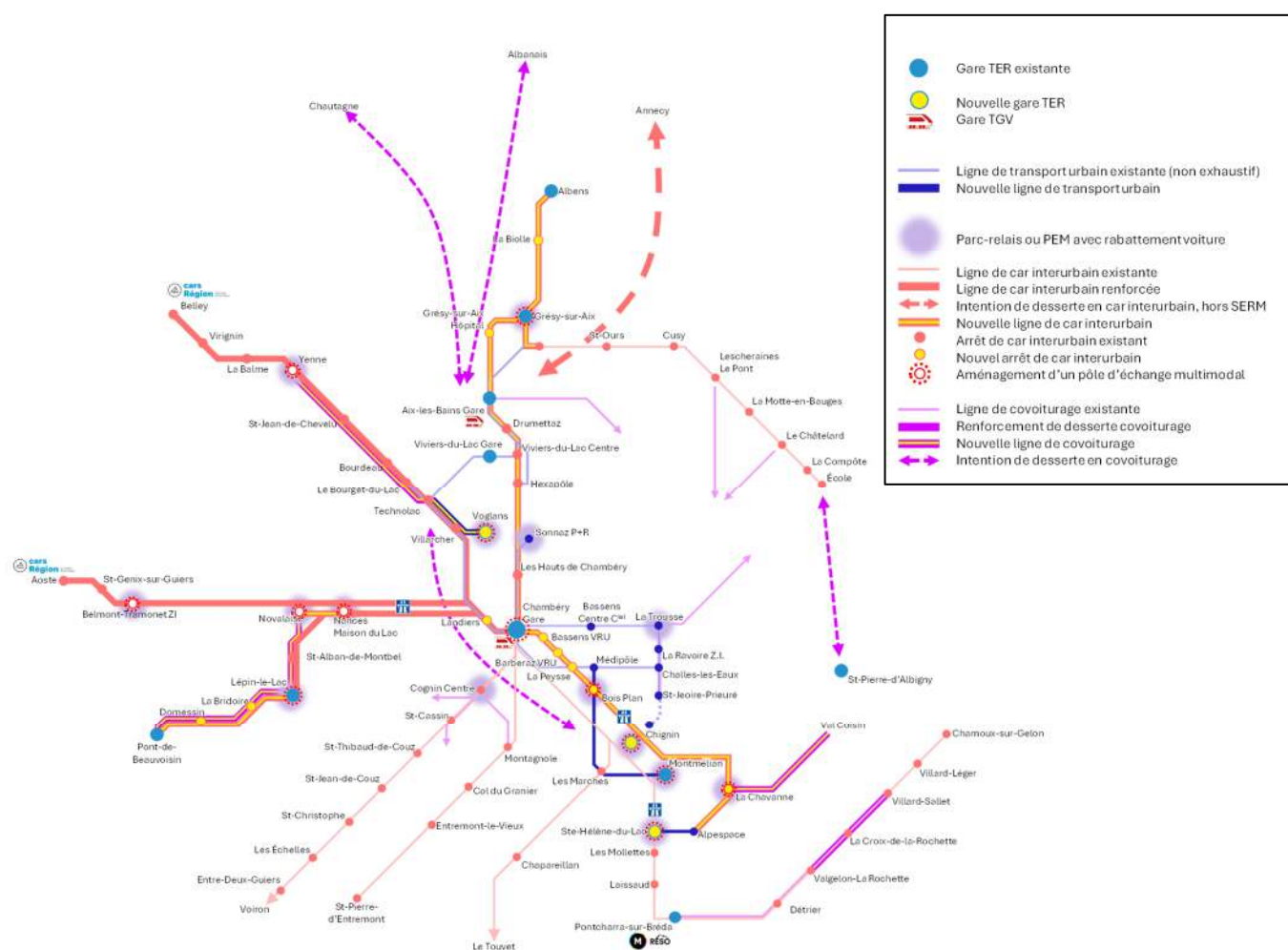


Figure 11 : Schéma de desserte routière cible

### Potentielle mise en place d'une ligne de car express sur autoroute entre Chambéry et Annecy

En complément de l'offre portée par le SERM et exposée dans le schéma d'ensemble, les partenaires du SERM de Chambéry souhaitent encore que soit investiguée la mise en œuvre d'un corridor de cars express reliant Chambéry et Aix-les-Bains à Annecy, via l'autoroute. Ce projet viserait en particulier à renforcer les liaisons vers Annecy à court terme, dans l'attente d'un renforcement de l'offre ferroviaire.

Ce projet, par nature en interaction avec le SERM franco-suisse, n'a à ce stade pas encore été développé davantage. L'enjeu du portage de son étude d'opportunité, à réaliser à court terme, est présenté dans la section financement du présent dossier.

### *3.3. Le développement du covoiturage pour renforcer le rabattement vers les transports collectifs*

Le déploiement de nouvelles lignes de covoiturage, ainsi que l'expérimentation d'une ligne de covoiturage express sont envisagés dès le court terme.

Le SERM est l'occasion de développer des lignes de covoiturage dans les territoires peu denses où il est absent (Avant-Pays Savoyard, Chautagne, Val Coisin) et d'intégrer cette pratique à une multimodalité globale avec les transports collectifs, en renforçant les enveloppes dédiées à la gratification de la pratique, mais aussi en articulant aires de covoiturage et PEM pour un usage mixte et adapté aux différents besoins.

### *3.4. Le développement de l'offre cyclable pour renforcer le maillage territorial et favoriser le report modal*

Le SERM vise à proposer un réseau cyclable cohérent à l'échelle du périmètre et de ses enjeux. Ce réseau doit permettre deux principaux usages du vélo :

- Comme mode de déplacement à part entière permettant d'effectuer des trajets complets. L'usage du vélo s'inscrit dans ce cas en **multimodalité** avec le reste de l'offre de transport en commun ;
- Un usage du vélo en rabattement et/ou diffusion vers ou depuis les gares de transport en commun. L'usage du vélo se fait alors en **intermodalité** avec d'autres moyens de transport.

L'offre cyclable intègre donc :

- Des **axes vélo structurants** qui relient les principales polarités du territoire afin de permettre des déplacements à vélo efficaces et sécurisés ;
- Des **pôles stratégiques de rabattement** / diffusion à vélo.

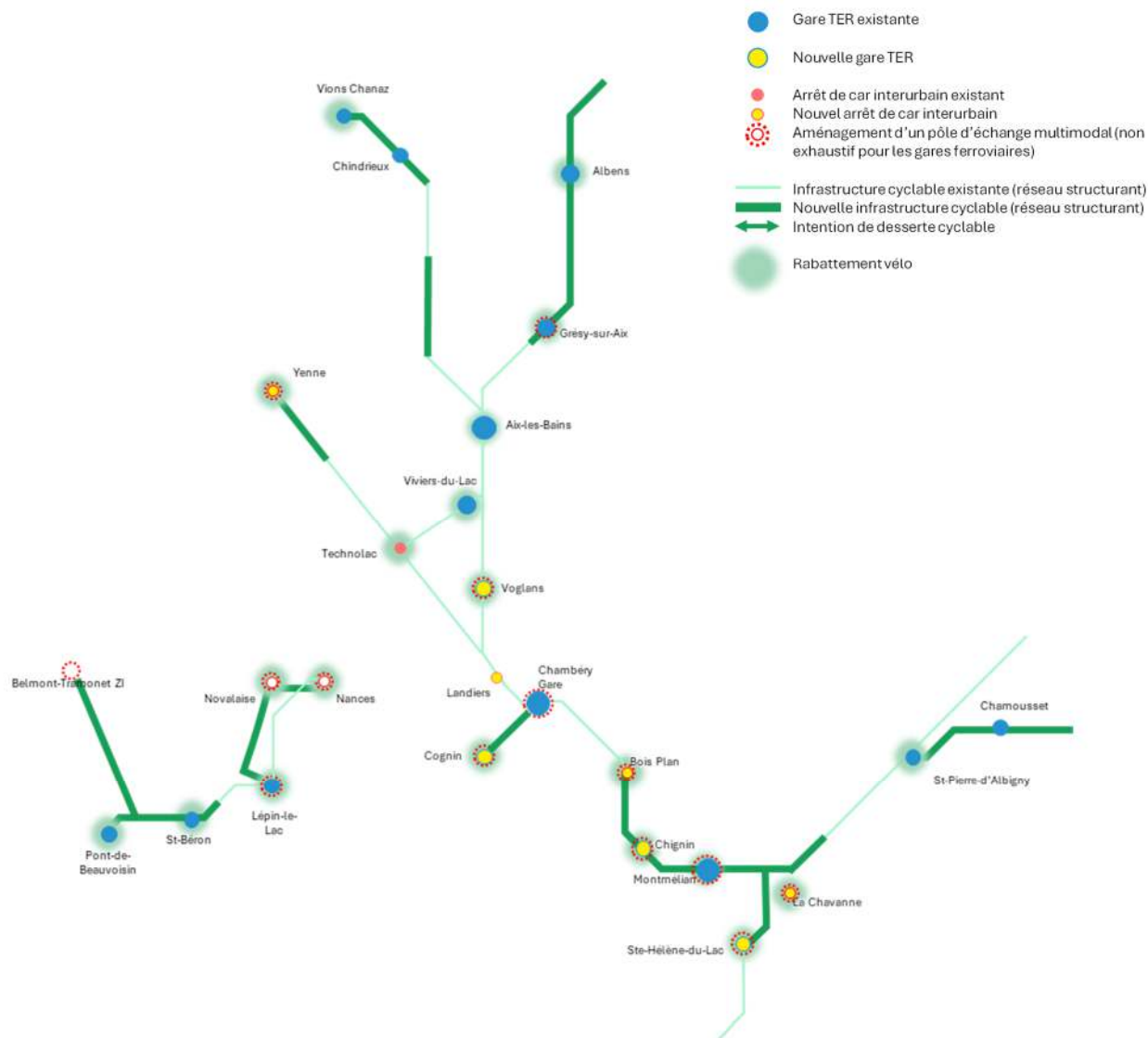


Figure 12 : Schéma de desserte cyclable

La définition de ces axes structurants et de ces pôles est basée sur le diagnostic et le recollement de l'offre cyclable existante et projetée dans les schémas directeurs cyclables des différents EPCI qui composent le SERM. Le diagnostic a également recensé les équipements et services associés aux vélos présents ou en projet sur le territoire (stationnement, service de location...). Cet état des lieux a été le support de la définition de l'offre de cyclable du SERM synthétisée dans le schéma ci-dessus. Les axes cyclables considérés comme structurants à l'échelle du SERM sont en grande majorité prévus dans les schémas directeurs cyclables. Plusieurs pôles de transport structurants sont également déjà bien reliés par des aménagements cyclables ou en projet.

Cette offre cyclable suit un déploiement en trois phases :

#### → Court terme (horizons 2028-2029 et 2033)

Les **axes cyclables structurants** à l'échelle du SERM sont en grande majorité prévus dans les schémas directeurs cyclables, mis en œuvre aux horizons de court terme 1 (2026-2029) et court terme 2 (2030-2033). Ils permettent ainsi aux usagers de rejoindre des pôles majeurs du territoire assurant le renforcement de la pratique quotidienne du vélo :

- L'axe traversant du Nord au Sud le périmètre SERM, en reliant les pôles de Vions, Chindrieux, Voglans, Chambéry, La Ravoire, Cognin, Sainte-Hélène-du-Lac et Pontcharra ;

- Les deux axes reliant le Nord-Est du périmètre, allant de Grésy-sur-Aix à Saint-Ours et de Viviers-du-Lac jusqu'aux Bauges en passant par Mouxy, Pugny-Chatenod et Saint-Offenge ;
- L'axe traversant Saint-Pierre d'Albigny, La Chavanne et Sainte-Hélène-du-Lac ;
- L'axe entre Saint-Pierre d'Albigny et Chamousset, continuant au Sud sur la RD28 ;
- L'axe reliant Albens, Grésy-sur-Aix, Aix-les-Bains, Technolac, Yenne, Novalaise, Nances, Lépin-le-Lac, St-Béron, Pont-de-Beauvoisin et Belmont-Tramonet.

Le renforcement des **axes de rabattement** a été étudié dans les différents schémas directeurs des EPCI. Plusieurs gares ferroviaires, arrêts routiers ou PEM intégrés dans le tissu urbain sont donc déjà reliés à des aménagements cyclables existants ou projetés.

#### → Moyen terme (horizon 2034-2040)

Le renforcement de l'offre de mobilité a pour conséquence un accroissement du besoin cyclable à moyen terme.

En fonction des retours d'expérience de la réalisation des schémas directeurs cyclables des EPCI, des opérations d'amélioration des réseaux cyclables peuvent également être prévues à moyen terme. De nouveaux renforcements des axes de rabattement peuvent notamment être réalisés sur les pôles à enjeu fort, en intégrant un à quatre axes supplémentaires.

#### → Long terme (horizon 2040+)

Plusieurs schémas directeurs cyclables prévoient de compléter le maillage cyclable par des aménagements à long terme, ayant pour effet de **renforcer le rabattement vélo vers les pôles d'échanges**.

### *3.5. Les pôles d'échanges multimodaux routiers*

L'aménagement des pôles d'échanges multimodaux routiers, aires de mobilités et pôles de correspondances suivants sont prévus dès l'horizon court terme : PEM Novalaise, PEM Belmont-Tramonet, PEM Nances, PEM routier Bois-Plan, PEM La Chavanne, PEM Yenne Landrecin, pôle de correspondance Les Landiers, pôles de correspondance VRU.

Des aires de covoiturage sont également aménagés sur des sites secondaires : Yenne-salle polyvalente, Pont-de-Beauvoisin Baronnie, Saint-Jean de Chevelu notamment.

Ces opérations consistent en la création de places de stationnement, de consignes vélo individuelles, collectives et/ou la mise en place d'arceaux. Des cheminements piétons et cyclables sont aménagés. Des équipements tels que des abris pour voyageurs, IRVE, WC, consigne colis ou point de tri de déchets peuvent aussi être inclus.

### *3.6. Les pôles d'échanges multimodaux gares, leviers de l'intermodalité entre le ferroviaire et les autres modes*

SNCF Gares & Connexions pilote des études sur l'aménagement des gares existantes dites *études « RADAR »*.

- L'objectif de la mise à niveau des gares, en termes d'équipements et de services, est d'assurer de bonnes conditions de sécurité, d'accessibilité et de confort à l'ensemble des voyageurs, mais aussi de développer le rabattement vers les gares en renforçant les connexions entre le train et les autres modes, et en particulier les modes actifs.
- Les études « RADAR » réalisent un diagnostic complet par gare (insertion urbaine, foncier, configuration de la gare, équipements intermodaux, offre de services en gare, accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et les personnes en situation de handicap (PSH), analyse capacitaire et sécuritaire) et, sur la base d'objectifs différenciés selon les typologies de gares, proposent une priorisation des aménagements à réaliser. La programmation des aménagements prioritaires est proposée aux horizons court et moyen terme.

Le périmètre de cette étude a inclus 16 gares de l'étoile ferroviaire chambérienne, dont trois se trouvent en dehors des limites territoriales du SERM : Culoz, Les Abrets et Le Pont-de-Beauvoisin. Les aménagements préconisés dans ces trois gares feront l'objet de discussions ultérieures avec les collectivités concernées pour envisager de les intégrer dans les aménagements à prévoir sur le long terme, par exemple.

Une classification des gares par typologie a été consolidée sur la base d'une proposition de SNCF Gares & Connexions et d'itérations avec les partenaires, afin d'adapter le niveau d'ambition souhaitée :

- Gares centrales : Aix-les-Bains le Revard et Chambéry – Challes-les-Eaux
- Gares portes d'accès aux bassins d'activités : Albens ; Grésy-sur-Aix ; Montmélian
- Gares de petite ville périurbaine : Culoz ; Le Pont-de-Beauvoisin ; Les Abrets – Fittilleu ; Saint-Pierre-d'Albigny ; Viviers-du-Lac ; Lépin-le-Lac – La Bauche
- Gares rurales et de montagne : Aiguebelette-le-Lac ; Chindrieux ; Saint-Béron – La Bridoire ; Vions - Chanaz ; Chamousset

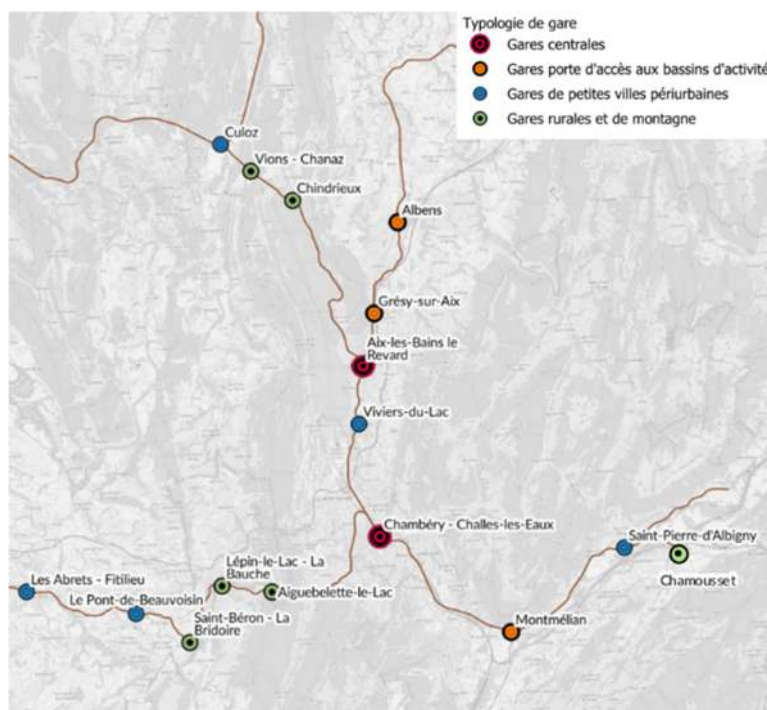


Figure 43 : Cartographie des gares couvertes par l'étude « RADAR » du SERM de Chambéry, et catégorisation par typologie

À partir d'un inventaire exhaustif des services présents dans les gares, et pour chaque critère, le référentiel « RADAR » de SNCF Gares & Connexions structure l'évaluation en scores par sous-thème, calculés selon les niveaux d'ambition définis pour chaque typologie de gare ;

ces scores objectivent les écarts au standard cible et permettent d'établir un plan de renforcement chiffré, hiérarchisé et priorisé.

**L'intermodalité** est évaluée dans le diagnostic selon des critères d'accès cycles, d'accès piétons, d'accès en transport en commun, d'accès en voiture, d'information voyageurs intermodale et d'insertion urbaine. Les sous-critères et objectifs en fonction des typologies de gares sont présentés ci-dessous.

**L'offre de service** est évaluée dans le diagnostic selon des critères d'accessibilité / praticabilité, de confort, d'attente, d'information voyageurs et de billetterie.

Les représentations schématiques de ces objectifs par typologie de gare sont présentées à la figure ci-après.

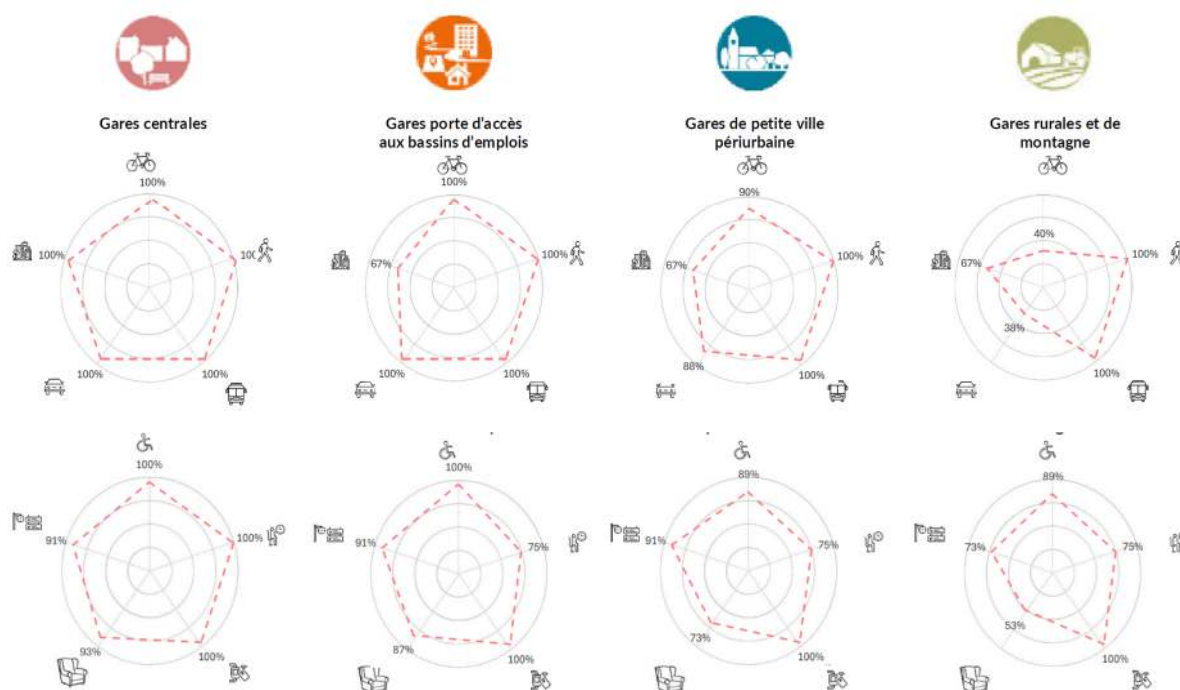


Figure 14 : Définition des objectifs par typologie de gare du SERM de Chambéry : accès multimodal à la gare (en haut) et offre de service (en bas)

Note : La dénomination d'études « RADAR » fait référence à ce type de représentation schématique

**L'analyse capacitaire / sécuritaire** se base sur les 3 principaux critères suivants :

- La densité de voyageurs sur les quais lors de l'arrivée du train de pointe : cette analyse permet d'identifier les risques de saturation et de danger ;
- L'attente au niveau des accès lors de l'évacuation du train de pointe : cette analyse permet d'identifier les risques liés à de potentielles traversées de voie illégales (directive SNCF RRA 20032) ;
- L'analyse des traversées de voie piétonnes (TVP) afin d'identifier le niveau potentiel de risque à l'horizon cible SERM.

Sur la base de l'évaluation des critères présentés ci-dessus, les études « RADAR » ont permis de proposer aux partenaires des priorisations d'interventions présentées dans le tableau ci-dessous :



Figure 15 : Priorité des interventions proposées par les études « RADAR »

## 3.7. L'offre servicielle : billettique, tarification et information voyageurs

Le SERM de Chambéry ambitionne de constituer un écosystème unifié de services aux voyageurs afin d'offrir une expérience sans couture sur l'ensemble du territoire et en cohérence avec la stratégie régionale portée autour d'Oùra.

### 3.7.1. Le développement d'une billettique interopérable généralisée à l'échelle du SERM

Dans la continuité des démarches engagées, le SERM œuvre à la généralisation d'une billettique interopérable, en étendant progressivement l'usage de la carte Oùra à l'ensemble des réseaux du périmètre. Cette convergence implique l'alignement des supports et des équipements de validation, ou l'interopérabilité entre les systèmes, tout en veillant à ne pas générer d'investissements lourds, notamment pour les services aujourd'hui dépourvus de billettique. Plusieurs chantiers opérationnels accompagnent cette évolution :

- La poursuite de l'interopérabilité des réseaux billettisés autour de la démarche Oùra ;
- La recherche de solutions de distribution et de contrôle à faible coût pour les transports organisés par Cœur de Savoie et l'Avant-Pays Savoyard ;
- Le déploiement de dispositifs de vente croisée via des canaux mutualisés entre partenaires ;

L'ensemble de ces actions s'inscrit dans le déploiement en cours du *MaaS* Oùra, qui rassemble déjà une partie des titres proposés sur le territoire, et qui a vocation à assembler toutes les offres tarifaires du territoire, y compris une tarification multimodale sur le périmètre du SERM.

### 3.7.2. La mise en place d'une intégration tarifaire multimodale conçue pour simplifier les usages

La mise en place d'une tarification multimodale SERM doit permettre de rendre l'offre plus lisible dans un territoire aujourd'hui marqué par une forte hétérogénéité tarifaire. Les partenaires étudient plusieurs principes tarifaires, parmi lesquels :

- L'extension des titres combinés TER + urbain ;
- La création de zones tarifaires ;
- Des formules fondées sur des parcours associés à une ou plusieurs zones ;
- L'hypothèse d'un tarif plat à l'échelle du périmètre ;

Sur cette base, une gamme compacte doit être développée autour de trois titres (mensuel, annuel et journée) et structurée autour de deux profils harmonisés à l'échelle du territoire : "tout public" et "jeunes", identifiés comme les plus adaptés aux principaux flux multimodaux. Cette gamme doit permettre une utilisation fluide des différents réseaux de transport tout en garantissant la soutenabilité économique pour les AOM partenaires.

Pour les besoins plus diffus, l'amélioration du parcours d'achat et de l'accès à l'information prime sur la multiplication des titres.

La tarification multimodale repose ainsi sur des principes communs et sur les outils existants, notamment Oûra, pour assurer une mise en œuvre efficace et progressive.

### 3.7.3. Une stratégie d'information voyageurs multicanale pour garantir une information homogène et en temps réel

La stratégie d'information voyageurs multicanale consiste à poursuivre l'intégration des données issues de Synchro Mobilités, Ondéa, cars Région et TER au sein de la plateforme régionale Oûra et des MAAS existants, afin d'assurer une diffusion homogène et en temps réel des horaires, des correspondances et des perturbations quel que soit le canal consulté. En complément du numérique, la stratégie intègre l'amélioration de l'information statique et de la signalétique dans les gares et points d'arrêt, afin d'offrir des repères clairs et cohérents pour les déplacements quotidiens.

La réussite de ces volets repose sur un **partage structuré des données** (horaires théoriques, temps réel, disponibilité vélos, covoiturage, etc.) déjà amorcé au sein du SYMOS et renforcé par le SERM. Ce cadre commun doit faciliter à terme la mutualisation des outils et l'harmonisation des standards.

---

## *4. Conditions de réussite*

---

**La réussite du SERM de Chambéry repose sur une articulation fine entre le développement de l'offre et des services de mobilité, la modernisation des infrastructures et la coordination entre l'ensemble des acteurs impliqués.**

### *4.1. Assurer la disponibilité et la robustesse du réseau ferré national (RFN)*

La préservation des usages du réseau ferroviaire dans le cadre du SERM repose sur une articulation fine entre développement de l'offre du quotidien, développement des capacités pour le fret et les grandes lignes, et modernisation des infrastructures.

Le réseau ferroviaire local assure plusieurs fonctions essentielles : transport de voyageurs longue distance (TàGV, trains internationaux), régional (TER) et fret. Le SERM vise à améliorer l'offre pour les déplacements quotidiens tout en garantissant la capacité d'accueillir ces différents flux et leur développement dans le temps.

**La réussite de ce projet dépend d'une coordination étroite avec les autres grands chantiers ferroviaires**, tels que l'adaptation des infrastructures (en ligne, dans les gares,

aux passages à niveau) et la construction des horaires, pour garantir la coexistence entre fret, TER et grandes lignes.

**Il est en particulier nécessaire de s'assurer de la capacité du réseau à accueillir l'augmentation de l'offre voyageurs tout en veillant au maintien de la capacité pour le fret.** Les adaptations des équipements (haltes, gares, voies) doivent répondre à la diversité des usages, notamment en lien avec le projet Lyon–Turin. Certains aménagements pourraient avoir une finalité mixte (SERM, fret, voyageur national), qu'il conviendra d'objectiver<sup>11</sup>, certains aménagements prévus dans le cadre du schéma directeur de la ligne Dijon – Saint-Jean-de-Maurienne pouvant notamment être indispensables à la concrétisation du volet ferroviaire du SERM. Par ailleurs, la réalisation des aménagements de voies à Montmélian sont totalement imbriqués avec le projet de réaménagement de la gare et du PEM, obligeant en particulier à reconfigurer les voiries d'accès au PEM depuis la ville et à revoir les modalités de stationnement.

**La modernisation et la régénération des infrastructures, ainsi qu'une gestion optimisée des périodes de maintenance, sont cruciales pour la robustesse et la continuité du service,** en particulier la fiabilité horaire.

La réussite du SERM repose sur la disponibilité d'un réseau ferroviaire performant et donc sur une stratégie de régénération et de modernisation ambitieuse, associée à une planification et une anticipation rigoureuse à chaque étape du projet.

**La performance du réseau, la bonne définition et exploitation de l'offre ainsi que la gestion du matériel roulant sont les piliers qui permettent d'assurer la sécurité, la robustesse,** la qualité et la pérennité des services pour tous les usagers. Pour piloter l'ensemble, les *plateformes services et infrastructures* assurent une **coordination** et une **concertation** qui permet de planifier de façon cohérente les investissements et d'ajuster l'offre selon l'évolution des besoins.

## *4.2. Garantir la cohérence du SERM de Chambéry avec les autres SERM régionaux*

**La réussite du SERM de Chambéry repose sur la bonne coordination intrarégionale, notamment avec Lyon, Grenoble et la Haute Savoie/Ain (SERM franco-suisse)** où des projets similaires existent. Le nœud ferroviaire chambérien est étroitement lié aux étoiles ferroviaires adjacentes, et les grands projets d'infrastructure à l'est de Lyon ainsi que l'évolution de la desserte grande vitesse prévues sur la capitale régionale devraient avoir des incidences majeures sur la dorsale chambérienne.

Les projets d'ordre national/régional du nœud de Saint-André-le Gaz, les grands projets et notamment le Lyon-Turin, ont un impact sur le SERM de Chambéry.

**La cohérence des sillons inter-SERM est un défi important dans la construction horaires et dans la robustesse des services diamétralisés.** Ainsi la relation entre les bassins chambérien et grenoblois est-elle réalisée par des trains assurant la desserte périurbaine de Chambéry et de Grenoble (d'Aix à Saint-André-le-Gaz via Grenoble). Il faut donc assurer la robustesse nécessaire au niveau des deux nœuds pour une bonne qualité de service, et vérifier également l'impact global des nouveaux arrêts prévus, d'un côté comme de l'autre, sur la fiabilité des services traversants.

**Plusieurs réflexions sont en cours et doivent être approfondies. En particulier, les besoins sont questionnés sur la modernisation de la ligne ferroviaire reliant Aix-les-**

---

<sup>11</sup> SNCF Réseau devrait partager aux partenaires un courrier de clarification d'ici fin janvier 2026.

**Bains et Annecy** ; des interrogations subsistent également sur la liaison routière, via un car express sur autoroute.

*In fine*, si le SERM vise d'abord à faciliter les déplacements quotidiens, il doit aussi répondre aux besoins domicile-travail transfrontaliers vers la Suisse, au trafic routier inter-départements et aux transits franco-italiens. Il s'agit d'enjeux de déplacements non saisonniers, auxquels s'ajoutent les flux touristiques relatifs à un bassin qui constitue la porte d'accès aux Alpes du nord. Ces flux nécessitent des adaptations comme le renforcement des dessertes, l'intégration des liaisons vers les stations et la création de solutions multimodales.

### *4.3. Intégrer l'adaptation au changement climatique dès les phases de conception*

Le changement climatique est phénomène global se manifestant par une élévation des températures moyennes, une modification des régimes de précipitations et une augmentation de la fréquence des événements extrêmes, et qui **nécessite une adaptation globale des politiques publiques, des infrastructures et des modes de vie**.

Comme le reste du territoire national, le territoire du SERM de Chambéry présente des vulnérabilités aux effets du changement climatique<sup>12</sup>. Localement, les températures moyennes annuelles ont en effet déjà augmenté de plus de 2°C depuis 1959, et les projections annoncent une hausse pouvant atteindre 4 à 5°C d'ici 2100 selon les scénarios.

Le SERM en lui-même présente des vulnérabilités différenciées en fonction des composantes. Les aléas d'inondations et de précipitations extrêmes, avec des risques d'interruptions de services liés à la dégradation et l'indisponibilité de l'infrastructures, concernent fortement les services ferroviaire TER, et plus modérément les services de cars et les PEM. Trains et cars sont en outre concernés par des aléas de glissements de terrains, avec un risque d'interruption de service, et par les aléas de vagues de chaleur, du fait d'inconfort voyageurs. Les gestionnaires d'infrastructure sont concernés par ces risques et doivent agir en cas d'aléas.

Face à ces aléas, des mesures d'adaptation préventive peuvent être prises :

- Pour le traitement des vagues de chaleur et des îlots de chaleurs : intégrer des principes favorisant la réduction de l'albédo et la maîtrise thermique des espaces voyageurs, ainsi que des choix de conception qui améliorent le confort climatique et la résilience des infrastructures ;
- Pour adapter les composantes ferroviaires du SERM aux événements climatiques extrêmes, il est possible de mettre en place des dispositifs permettant la continuité du service en mode dégradé (par exemple, ajustement des vitesses ou organisation des circulations) et d'anticiper des solutions réduisant l'impact des interruptions prolongées liées à des phénomènes tels que glissements de terrain ou inondations ;
- Pour adapter les structures de chaussées et le drainage pour les nouveaux aménagements routiers (voie d'accès nouvelles haltes, parking P+R...) : intégrer des principes de conception visant à améliorer la capacité de drainage et la robustesse des structures, tout en prévoyant des scénarios alternatifs de desserte pour garantir la flexibilité du réseau en cas de perturbations, notamment sur les sections critiques (zones à accès unique, points de congestion).

---

<sup>12</sup> Les effets du changement climatique sont nombreux : il accentue le phénomène d'îlot de chaleur urbain et la fréquence et l'intensité des vagues de chaleur, favorise la sécheresse des sols, dégrade les bâtiments par le phénomène de retrait gonflement des sols argileux, aggrave la pollution de l'air, accroît la pression sur les ressources en eau, impacte les rendements agricoles...

## *4.4. Garantir un haut niveau d'exigence en matière de sécurité*

La sécurité est traitée dans le cadre du SERM de manière transversale et progressive, avec une attention particulière à la modernisation des infrastructures ferroviaires, à la sécurisation des voiries et des pôles d'échanges, et à l'amélioration continue des aménagements pour les modes doux. À chaque horizon de mise en service, l'objectif est de garantir un niveau de sécurité au moins équivalent à l'existant, pour tous les usagers :

- Court terme : sécurisation des points sensibles (voiries, PEM), premiers aménagements cyclables et piétons ;
- Moyen terme : déploiement des nouvelles haltes et PEM, adaptation des dispositifs de sécurité aux nouveaux flux, montée en puissance des réseaux cyclables et intermodaux ;
- Long terme : anticipation des risques liés à l'augmentation du trafic, au changement climatique et à l'évolution des usages, maintien d'une gouvernance active sur la sécurité et la robustesse des réseaux.

Une étude de criticité doit être menée pour identifier les passages à niveaux nécessitant des opérations de sécurisation en amont et en accompagnement du déploiement de l'offre SERM.

---

## *5. Impacts et effets attendus*

---

### *5.1. Les effets attendus du SERM sur l'environnement*

La mise en œuvre du schéma d'ensemble du SERM vise à avoir un impact positif sur l'environnement via le développement de services de transport bas-carbone, le report modal et la diminution attendu du trafic automobile, permettant une baisse des émissions de gaz à effet de serre, ainsi qu'une diminution probable de la pollution atmosphérique et sonore. En amont, des études environnementales sont nécessaires afin d'évaluer et limiter l'impact, aux phases de conception et de réalisation du SERM.

L'ampleur des impacts du SERM sur l'environnement diffère selon la nature des mesures portées par le SERM : (i) créations de nouveaux aménagements avec des impacts liés aux surfaces consommées, (ii) renforcements de desserte à iso infrastructure ou (iii) reconfigurations d'espaces déjà urbanisés (PEM, aménagements en faveur des lignes de cars...). **Les impacts environnementaux majeurs sont causés par les nouveaux aménagements** étant donné qu'ils peuvent impliquer des incidences sur le milieu naturel et la ressource en eau. Les augmentations de desserte viennent influencer sur la pollution sonore en milieu urbain ou la biodiversité dans les zones naturelles mais ces impacts ne présentent pas de criticité majeure pour le SERM.

#### 5.1.1. Les premiers éléments d'appréciation de l'évolution des impacts dans le temps

Une première estimation des impacts potentiels du SERM permet d'identifier leur évolution dans le temps, ainsi que les aménagements dont les impacts seraient les plus importants :

- **Horizon 2028 / 2029 – Evolution du schéma de desserte et impacts limités** : les nouveaux aménagements sont peu nombreux ; les augmentations de desserte viennent à la marge augmenter le risque autour des mouvements de terrain vers l'Avant-Pays Savoyard. Ce risque nécessite d'être atténué dans les phases ultérieures du SERM. Seul l'indicateur lié à l'augmentation de desserte en zone naturelle principale est élevé du fait d'un linéaire concerné important sur la branche Aix-les-Bains – Culoz, longeant le Lac du Bourget ;
- **Horizon 2033 – Aménagements à impacts modérés et impact mesuré des augmentations de desserte** : les impacts en termes de périmètres de protection de captage d'eau potable (haltes ferroviaires de Voglans et PEM de Nances, principalement) ou de site ou sol pollué (PEM routiers le long de l'A41 et de la RN 201) sont significatifs. Les autres impacts sont moindres (3,5 hectares artificialisés) et concernent principalement le secteur nord Aix-les-Bains pour la proximité avec un cours d'eau à Voglans (25 000 m<sup>2</sup> d'aménagements en zone inondable) et le secteur ouest Avant-Pays Savoyard pour les aménagements en zone naturelle du parc naturel régional de Chartreuse (Nances en particulier, pour un total de 25 000 m<sup>2</sup> concernés). Les renforcements de desserte ont un impact dès cet horizon avec une augmentation de desserte aussi bien en zone urbaine engendrant des nuisances sonores au niveau de la zone urbaine dense de Chambéry et en zones présentant des risques de mouvement de terrain autour du tunnel de l'Epine ;
- **Horizon 2034-2040 – Aménagements à impacts significatifs** : les impacts sont significatifs en termes de surface artificialisée (passage à 10 hectares), de zones inondables impactées (passage à environ 70 000 m<sup>2</sup>) et d'aménagements en zones naturelles (passage à 45 000 m<sup>2</sup> principalement au sein de Parcs Naturels Régionaux et de ZNIEFF de type I et II). Les impacts se concentrent sur la partie Chambéry - Aix-les-Bains en lien avec la création d'une nouvelle voie ferroviaire entre Aix-les-Bains et la nouvelle halte de Voglans.

#### 5.1.2. Les principes d'application de la séquence éviter-réduire-compenser aux aménagements du SERM

**Le principe de la mise en place d'une séquence de mesures d'évitement, de réduction et de compensation est proposé** dans le cadre de ce dossier de statut, et sa déclinaison opérationnelle doit être développée dans le cadre des procédures réglementaires ultérieures.

Cette séquence est déclinée selon la nature des différentes composantes du SERM :

- **Haltes nouvelles du SERM**

L'enjeu au stade de la conception est d'assurer une bonne intégration paysagère et de minimiser les emprises des futures haltes afin de limiter les incidences en termes de surface consommée ainsi que les impacts sur la biodiversité, l'artificialisation des sols et la ressource en eau. La halte de Voglans est celle qui concentre le plus d'impacts (zone humide, captage d'eau potable, PPRI, artificialisation), mais avec une variante (scénario d'implantation 1) nettement moins impactante. La nouvelle halte de Sainte-Hélène-du-Lac est également prévue en zone PPRI et est source d'artificialisation importante. Lors du lancement effectif du projet, la phase travaux doit faire l'objet d'une attention particulière, dans le respect des préconisations environnementales.

Lors de la phase travaux l'objectif est de minimiser les impacts :

- Éviter : minimisation de l'empreinte carbone des travaux, travaux en dehors des périodes sensibles pour les espèces, organisation chantier pour implanter les zones de stockage / atelier loin des eaux superficielles ;
- Réduire : délimiter le périmètre du chantier avec des barrières physiques et de la signalisation pour protéger les zones sensibles des intrusions accidentelles, mettre en place des dispositifs anti-pollution (bâches, barrages filtrants, fossés de rétention, etc.), de réduction des nuisances (bruit, poussières, pollution lumineuse, etc.), ou encore de surveillance de la qualité des eaux, des abords de chantier pour éviter la diffusion des espèces exotiques envahissantes, réutilisation des terres végétales *in situ*.

- **Aménagements sur voirie et reconfiguration de PEM**

L'objectif, au stade de la conception, est d'améliorer la résilience de l'aménagement, en particulier par rapport aux enjeux de gestion hydraulique. Les mesures en phase travaux reprennent la même logique que pour les haltes avec une vigilance renforcée pour minimiser les nuisances sur les riverains.

- **Aménagements ferroviaires**

L'objectif, au stade de la conception est de minimiser les emprises et privilégier les implantations au plus loin des zones sensibles environnementalement (zones de captage d'eau potable, zones humides, cours d'eau, etc.). Les mesures en phase travaux reprennent la même logique que pour les haltes avec une vigilance renforcée pour minimiser les emprises travaux, délimiter rigoureusement le chantier et réduire les impacts des mouvements des engins de chantier et d'approvisionnements au niveau des accès chantier et sur les espaces environnants.

- **Renforcements de desserte ferroviaire et en cars**

Les mesures envisageables visent principalement à réduire les impacts. Dans les espaces naturels, cela pourrait se traduire par des passages à faune ou à la mise en place de clôtures le long des voies ferroviaires. En zone urbaine, les mesures de réduction envisageables consisteraient principalement à la mise en place de protections acoustiques et vibratiles en respect de la réglementation en vigueur. Un entretien régulier des cars et des trains permet en outre de limiter le risque de pollution.

## *5.2. Premiers enseignements de l'analyse socio-économique des impacts potentiels du SERM*

À ce stade de l'étude, certains effets ont pu faire l'objet d'une analyse socio-économique quantifiée, et en particulier les effets des évolutions d'offre ferroviaire et des cars. Pour d'autres effets, l'analyse reste à ce stade qualitative et l'évaluation quantitative sera développée dans les phases ultérieures des études.

Les effets attendus sont de plusieurs natures :

- **un report modal et une maîtrise de l'usage de la voiture ;**
- **des effets sur l'aménagement du territoire et sur l'articulation urbanisme / transport**, traités plus loin.

Le modèle multimodal MODEOS (Modèle de Déplacements de l'Ouest Savoyard), basé sur des données récentes, a été utilisé pour estimer la fréquentation du SERM de Chambéry selon deux scénarios à l'horizon 2030. Il permet d'analyser la demande globale et les choix entre voiture et transports collectifs, mais n'intègre que les effets purement liés à l'offre de transport et présente des limites sur certains aspects comportementaux. Ces résultats devront être confirmés et approfondis dans les phases suivantes des études pour intégrer d'autres dimensions du SERM (intégration tarifaire et unification des réseaux, améliorations de l'intermodalité, effets urbains...)

**La modélisation du trafic permet de montrer que l'amélioration et la création de services de transports collectifs avec le SERM permet déjà des gains d'accessibilité, de fréquentation des transports collectifs et de réduction des émissions de gaz à effet de serre :**

- Une grande partie de la cluse de Chambéry dispose déjà en référence d'une desserte atteignant les seuils de 4 dessertes en pointe et 2 dessertes en période creuse, tous types de missions confondus. L'extension des territoires desservis à ces seuils est alors assez limitée en pointe et un peu plus sensible en période creuse (+10 % de population desservie en pointe et +17 % de population en heure creuse) ;
- Les temps d'accès sont améliorés vers Chambéry, mais aussi vers d'autres pôles, surtout pour les relations longues, en traversée d'agglomération ; en particulier, l'accessibilité d'Alpespace est sensiblement améliorée ;
- La fréquentation des trains est largement augmentée, avec **un quasi doublement de la fréquentation des TER** pour les déplacements internes au périmètre. De même, la fréquentation des cars est augmentée notablement. Au global on peut attendre de l'ordre de 8 000 déplacements journaliers supplémentaires sur les transports collectifs, soit une hausse de 20% de la fréquentation sur les relations concernées. Ce report vers les trains et les cars provient à la fois de la voiture et des transports urbains ;
- Les circulations routières baissent légèrement en proportion, avec une baisse de 1,7% des véhicules.km, qui induit une réduction des émissions de GES de l'ordre de 4 000 tonnes de CO<sub>2</sub> par an.

Aux différents horizons, malgré l'augmentation de la population et des emplois, **l'augmentation du nombre de déplacements automobiles est ainsi contenue**. Pour apprécier pleinement l'effet du SERM sur la limitation de l'usage de la voiture, il sera néanmoins nécessaire de valoriser pleinement l'ensemble de ses dimensions : en particulier des effets liés à l'intégration tarifaire et billettique, à l'attractivité de l'offre, à l'amélioration de l'intermodalité devront s'ajouter. Ces effets ne sont toutefois pas quantifiables actuellement avec le modèle utilisé.

**Il convient donc de nuancer ces résultats, car ils sont issus d'un modèle, largement utilisé dans la planification des déplacements mais présentant certaines limites dans le contexte des SERM.** En effet, le modèle exploité ne permet pas de saisir finement les changements de comportement induits par une offre de mobilité plus intégrée et flexible, ni d'anticiper les effets de synergie entre les différents modes de transport. Les résultats présentés ci-avant peuvent donc être considérés comme une estimation très prudente du potentiel de report modal généré par le SERM. À ce titre, il apparaît judicieux d'envisager à l'avenir des approches de modélisation plus avancées, permettant de mieux prendre en compte les innovations en matière de services, la complémentarité des modes et l'adaptation dynamique de l'offre, ouvrant ainsi la voie à une évaluation plus fine et plus réaliste des impacts du SERM sur la part modale automobile et sur l'ensemble des mobilités du territoire

En tout état de cause, la réussite du projet repose sur une mise en œuvre coordonnée et intégrée dans une réflexion multimodale, afin de transformer les prévisions en gains tangibles pour les usagers et le territoire. Trois leviers sont essentiels :

1. **Mettre en place une unification des réseaux en termes de tarification, de billettique et d'information**, avec des actions de communication fortes autour de la nouvelle offre permise par le SERM ;
2. Favoriser la pratique intermodale en aménageant des **pôles d'échanges lisibles et bien équipés** ;
3. **Mettre en place une régulation progressive de l'usage automobile**, combinant gestion du stationnement, aménagements de voirie, réduction des vitesses et priorisation des transports collectifs.

## 5.3. Le SERM comme levier du développement territorial et urbain

### 5.3.1. Les objectifs du SERM sur l'aménagement du territoire et l'articulation urbanisme-transports

Le SERM de Chambéry vise plusieurs objectifs en matière d'aménagement du territoire qui découlent des principaux enjeux identifiés dans le diagnostic.

| Enjeu principal 1 :<br>Amélioration de la desserte des secteurs et populations à enjeux                                                                   |                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Objectif : Assurer la desserte des zones génératrices de flux</b> (zones d'emploi et équipements à rayonnement intercommunal, régional voire national) | <b>Objectif : Contribuer à la diminution des inégalités territoriales</b> en matière d'accès aux transports en commun et solutions alternatives à la voiture |                                                                                                                                                                                                                    |
| Enjeu principal 2 :<br>Lutte contre le phénomène d'étalement urbain conduisant à l'augmentation des trajets quotidiens et à l'artificialisation des sols  |                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Objectif : Favoriser une organisation multipolaire du territoire</b> en desservant les polarités existantes                                            | <b>Objectif : Maîtriser l'étalement urbain et l'artificialisation des sols</b> pour préserver les paysages et le caractère rural du territoire               | <b>Objectif : Encourager un développement urbain cohérent et proportionné à proximité des pôles de transport</b> pour répondre aux besoins de logements et de services induit par l'accroissement de la population |

Tableau 1 - Enjeux et objectifs du SERM de Chambéry sur l'aménagement du territoire

Ces objectifs s'articulent autour de deux échelles :

- L'échelle du grand territoire (périmètre du SERM) : l'enjeu majeur est d'utiliser l'effet levier du SERM pour faire fructifier les dynamiques territoriales en cours, et favoriser le rééquilibrage ;
- L'échelle plus fine des quartiers de gare : secteurs stratégiques de l'articulation entre urbanisme et SERM, l'enjeu est d'anticiper l'impact du SERM sur ces quartiers.

Les parties suivantes proposent de montrer comment le SERM vise à répondre à ces objectifs.

### 5.3.2. Un SERM inscrit pleinement dans la stratégie d'aménagement du territoire

A l'échelle régionale, le SRADDET Auvergne-Rhône-Alpes vise à :

- Favoriser un développement territorial équilibré, intégrant les transitions écologique et énergétique ;
- Encourager la densification autour des polarités urbaines et des réseaux de transport pour limiter la consommation foncière et l'étalement urbain ;
- Inscrire l'objectif de zéro artificialisation nette (ZAN) d'ici 2050, avec une réduction de moitié de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) d'ici 2030 ;
- Développer l'intermodalité et diversifier l'offre de transports collectifs, notamment pour désenclaver les territoires ruraux ;
- Promouvoir la sobriété foncière, la valorisation des friches et l'intégration des objectifs environnementaux et énergétiques dans l'aménagement.

La stratégie pour le SERM de Chambéry consiste ainsi à traduire les orientations du SRADDET en une vision territoriale intégrée, où la mobilité devient un outil structurant de l'aménagement et où l'urbanisme s'organise autour des réseaux existants.

Dans la perspective de l'arrivée du SERM, les 2 SCoT partagent un socle d'orientations stratégiques visant à articuler les dynamiques d'urbanisation avec les infrastructures de transport collectif. Ces orientations permettent de projeter une organisation territoriale cohérente qui vise à construire une aire métropolitaine équilibrée et permet de répondre aux enjeux de sobriété foncière, de transition écologique et de qualité de vie.

### 5.3.3. Une offre de transport qui répond aux objectifs de desserte et d'équilibre territorial

Le SERM permet de répondre à l'organisation actuelle du territoire par la desserte :

- Du cœur métropolitain qui regroupe les équipements culturels, sportifs, de santé et d'enseignement (notamment l'espace Malraux à Chambéry, l'université Savoie Mont-Blanc, le centre hospitalier Métropole Savoie à Chambéry et Aix-les-Bains, l'espace Malraux à Chambéry) ;
- Des zones d'activités économiques d'envergure régionale voire nationale dont certaines sont en développement (parc d'activités d'Alpespace sur les communes de Porte-de-Savoie et Sainte-Hélène-du-Lac, technopôle de Savoie Technolac sur les communes du Bourget-du-Lac et de La Motte-Servolex notamment).

Le renforcement de l'offre ferroviaire, couplé à la future offre de cars express doivent permettre une desserte plus efficace des secteurs alentours eux aussi générateurs de flux, notamment :

- Les pôles d'équilibre et pôles relais aux fonctions résidentielles et accueillant une offre d'équipements et de services de proximité (équipements scolaires dans le primaire et dans le secondaire, pôles commerciaux secondaires, équipements culturels et sportifs du quotidien...) ;
- Les zones d'emplois secondaires comme Drumettaz-Clarafond et le parc d'activités de Savoie Hexapôle sur les communes de Méry et Voglans.

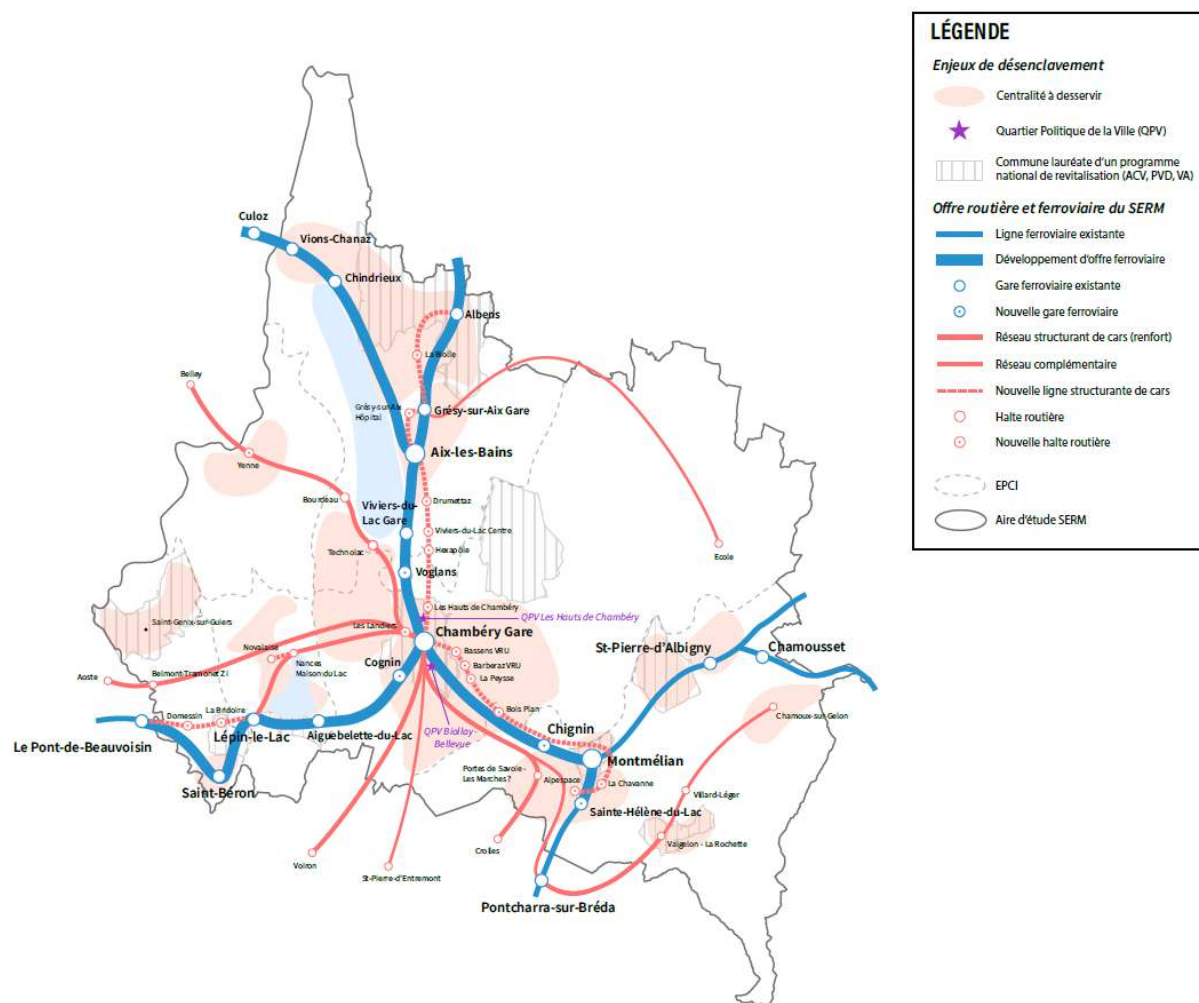


Figure 56 : Orientations liées à l'aménagement et à la desserte du territoire (setec)

#### 5.3.4. A l'échelle des quartiers de gare, des dynamiques déjà enclenchées et des potentiels de développement à anticiper

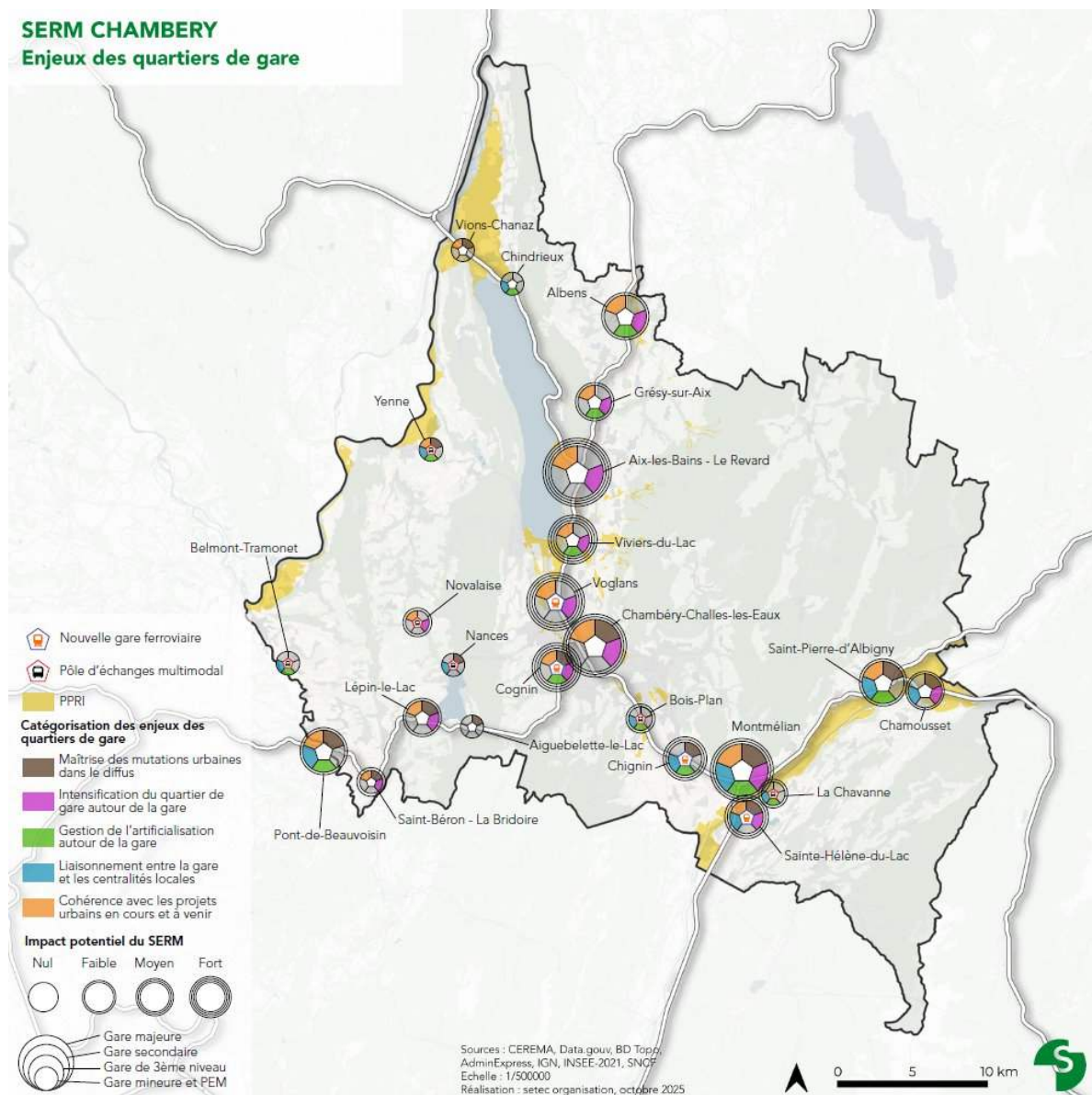


Figure 67 : Enjeux des quartiers de gare (setec)

L'analyse des documents d'urbanisme a permis d'identifier des dynamiques urbaines déjà à l'œuvre autour des gares du SERM ; certaines gares ne font toutefois pas l'objet d'orientations d'aménagement au niveau des PLU / PLUi et doivent faire l'objet d'une vigilance particulière quant à leurs perspectives de développement.

Dans le cadre des études liées au SERM menées en 2025, une analyse des enjeux de l'ensemble des quartiers de gare du projet a été réalisée dans l'objectif de les caractériser et d'identifier leur potentiel. Il s'agit tout particulièrement d'établir une identification des gares sur lesquelles un impact important est attendu, des enjeux pour chacune des gares et des premières pistes d'actions à mener pour accompagner le déploiement des quartiers de gare au regard de l'évolution de l'offre attendue et des enjeux identifiés. Cinq **enjeux principaux** ont été identifiés au cours de ce travail sur les dynamiques des quartiers de gare et figurent sur la carte de synthèse ci-dessus :

1. **Maîtrise des mutations urbaines dans le diffus** pour éviter le développement anarchique du tissu urbain, notamment par le rachat de maisons individuelles pour des opérations de logements groupés ;
2. **Intensification du quartier de gare (1 km autour de la gare)** pour favoriser la densification et la diversité programmatique dans les quartiers de gare où cela est pertinent ;
3. **Gestion de l'artificialisation autour de la gare** afin de limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles, en lien avec la création ou le renforcement de l'offre de transport ;
4. **Liaisonnement entre la gare et les centralités locales** pour assurer une excellente connexion entre la gare et les pôles d'attraction majeurs (centre-ville, équipements, services) ;
5. **Cohérence entre les projets urbains en cours/à venir et l'arrivée du SERM** pour s'assurer que les projets urbains (ZAC, OAP, etc.) sont compatibles avec les besoins générés par le SERM.

L'identification de ces enjeux repose sur une analyse multicritère croisée effectuée à l'échelle de chaque quartier de gare et prenant en compte le contexte socio-économique et typomorphologique, le marché immobilier, les équipements et centralités du quartier, l'accessibilité et enfin le potentiel foncier ainsi que les projets urbains.

---

## 6. *Plan de financement*

---

### **La trajectoire d'investissement du SERM de Chambéry se veut adaptée et progressive.**

Les investissements, estimés à près d'un milliard d'euros, sont répartis entre les aménagements ferroviaires structurants, le renouvellement du matériel roulant, le développement d'un réseau cyclable ambitieux, la modernisation des pôles d'échanges multimodaux et le renforcement de l'offre routière. Cette approche permet de répondre aux besoins de mobilité du quotidien, tout en anticipant les évolutions démographiques (350 000 habitants à l'horizon 2036 selon les SCoT, soit près de 70 000 habitants supplémentaires par rapport à 2022) et les enjeux environnementaux liés à la congestion des infrastructures et à la qualité de l'air.

**Au total, plus de 50 % des investissements du SERM sont déjà réputés financés, grâce aux engagements du bloc local sur l'horizon de court terme, de la Région sur le matériel roulant ferroviaire, et d'hypothèses de co-financements de l'État sur les infrastructures ferroviaires, via des outils comme le contrat de plan État-Région.** La soutenabilité financière du projet est au cœur des préoccupations des partenaires. Le financement de la première phase (2026-2029) est déjà sécurisé en quasi-totalité pour un montant de 100,5 M€<sub>2024</sub>, tandis que le recours à l'emprunt est envisagé pour les horizons suivants, avec des modalités de remboursement à définir collectivement. Les surcoûts d'exploitation engendrés par la mise en service du SERM, notamment pour le renfort d'offre ferroviaire, seront partagés entre la Région Auvergne-Rhône-Alpes et les collectivités locales, dans une logique de solidarité et de proportionnalité aux bénéfices attendus.

Le présent document constitue en tout état de cause une **programmation prévisionnelle liée à l'octroi du statut de SERM, sous réserve de l'engagement des budgets correspondants par les partenaires et collectivités concernées.**

**La méthodologie du volet financier du SERM de Chambéry s'appuie sur les travaux conduits collectivement durant la phase de préfiguration.** Les chiffrages ont été réalisés par SNCF Réseau (infrastructures ferroviaires, haltes), SNCF Gares & Connexions (gares existantes), la Région Auvergne-Rhône-Alpes (matériel roulant et coûts d'exploitation) ainsi que le Département et les EPCI (réseau cyclable). Les autres éléments ont été chiffrés par la Société des grands projets (PEM routiers, car express, transport à la demande, covoiturage et rabattement cyclable). Sur cette base, une estimation des coûts a été établie, en investissement et exploitation, pour chacune des composantes du schéma d'ensemble et rattachée à l'un des horizons fonctionnels de déploiement du SERM (court terme 1 et 2, moyen terme 1 et 2 et long terme).

**Lorsque les chiffrages donnent lieu à des estimations en fourchette, les chiffres mis en avant sont ceux de la fourchette haute, pour une approche conservatrice.** Les coûts sont enfin présentés à la fois en euros constants, aux conditions économiques de janvier 2024, et en euros courants, avec une **hypothèse d'inflation annuelle de 2 %**. L'estimation en euros courants s'appuie en outre sur des hypothèses de phasage des investissements année par année, adaptées à chaque typologie d'investissement. Ce double affichage en euros constants et courants permet à la fois de présenter et comparer ces coûts de manière homogène dans les temps (euros constants à valeur 2024), et d'évaluer, sous l'effet de l'inflation, le besoin de financement réel et donc l'impact budgétaire (euros courants).

## *6.1. Un territoire en bonne santé financière mais aux ressources fiscales saturées*

**Le territoire du SERM de Chambéry regroupe six intercommunalités partenaires, en bonne situation financière générale.** Cette aire urbaine, dynamique et multipolaire, représente près de 300 000 habitants. Les collectivités territoriales du SERM de Chambéry présentent une situation financière favorable, compte tenu d'un taux d'épargne brute élevé (25,8% pour les budgets principaux des EPCI en 2024) et d'une bonne capacité de désendettement (2,5 ans en 2024). Ces éléments sont intégrés dans l'élaboration du plan de financement dans la mesure où est envisagée une participation budgétaire des acteurs locaux. Malgré cela, la période récente voit des tensions nouvelles – ralentissement de la dynamique de perception de la TVA, hausse des dépenses énergétiques et sociales, contraction des recettes immobilières, incertitudes sur les recettes nettes en provenance de l'Etat.

**Au sein du périmètre du SERM, les disparités de capacités contributives reflètent la concentration des habitants et des emplois sur les territoires urbains (Grand Chambéry, Grand Lac et Cœur de Savoie).** Les communautés de communes de l'Avant-Pays Savoyard (Val Guiers, Yenne et Lac d'Aiguebelette), moins denses, ont décidé de ne pas se saisir de la compétence mobilité qui est revenue en 2021 à la Région. La Région quant à elle, a convenu de ne pas mettre en place de versement mobilité sur son périmètre. **En outre, le versement mobilité constitue le principal levier fiscal dédié au financement des transports urbains sur le territoire, mais son potentiel semble saturé.** À fin 2024, Grand Chambéry, Grand Lac et Cœur de Savoie appliquaient cette taxe, au taux plafond sur chacun des territoires. En 2024, cette ressource permettait ainsi de couvrir 63 % des dépenses dédiées à la compétence « service de transports de voyageurs en milieu urbain ». Les communautés de communes de l'Avant-Pays Savoyard n'ont pas la possibilité de recourir à cette ressource. Des évolutions de la gouvernance locale pourraient néanmoins rehausser le potentiel fiscal du versement mobilité sur le territoire.

## 6.2. Des coûts d'investissements raisonnés et déjà en partie financés

6.2.1. La trajectoire d'investissement globale portée par le SERM est estimée à 953 M€<sub>2024</sub>

**Le montant total du SERM de Chambéry est estimé à 953 M€<sub>2024</sub> (valeur 2024),** soit 1,178 Md€<sub>courants</sub> en prenant en compte l'impact de l'inflation sur la programmation.

Près de la moitié de ces investissements (416 M€<sub>2024</sub>) concerne les aménagements ferroviaires nécessaires à l'évolution de l'offre portée par le SERM. Ce montant intègre dans le détail, la création des nouvelles haltes ferroviaires de Sainte-Hélène-du-Lac, Chignin, Voglans et Cognin (132 M€<sub>2024</sub>), la réalisation du terminus à Pont-de-Beauvoisin (40 M€<sub>2024</sub>), et l'aménagement d'une troisième voie entre Aix-les-Bains et Voglans (244 M€<sub>2024</sub>). Sur ce dernier objet, la part relevant effectivement du SERM reste à déterminer, le sujet pouvant être lié au déploiement d'une offre de transport ferroviaire d'enjeu national, notamment pour le transit de fret international (voir encadré *infra*).

L'acquisition de matériel roulant ferroviaire et la modernisation de sites de maintenance constituent le deuxième poste de dépense (296 M€<sub>2024</sub>). Le programme cyclable, ambitieux, représente le troisième poste (109 M€<sub>2024</sub>), en cohérence avec l'objectif de doubler la part modale du vélo d'ici 2030. Les investissements dans le transport routier sont estimés à 54 M€<sub>2024</sub>, les pôles d'échanges multimodaux routiers à 45 M€<sub>2024</sub>, et les aménagements des 16 gares SNCF existantes à 30 M€, complétés par des investissements pour le covoiturage (2 M€<sub>2024</sub>) et la billettique (1 M€<sub>2024</sub>).

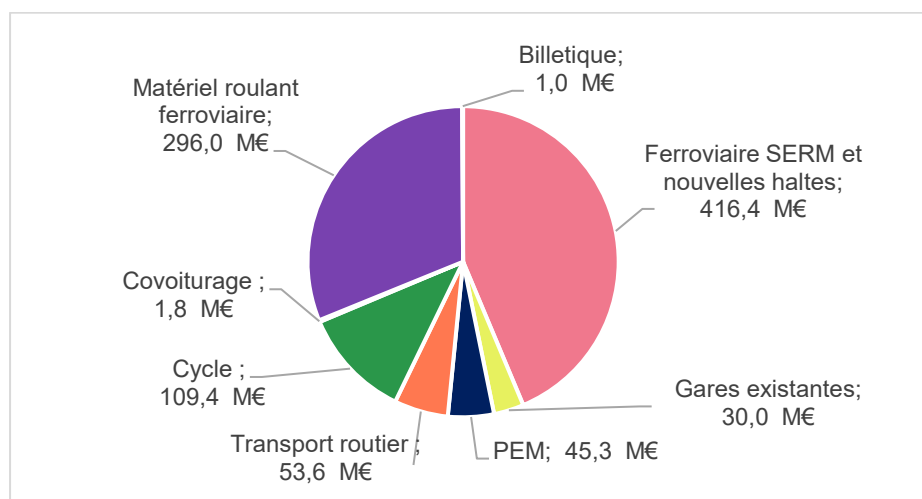


Figure 18 : Présentation des coûts d'investissement du SERM de Chambéry par composante, en valeur 2024

|                                         | Court terme 1<br>- 2028-2029 | Court terme 2<br>- 2033 | Moyen terme<br>1 - 2035-<br>2040 | Moyen<br>terme 2 -<br>2035-2040 | Long terme -<br>2040+ | Total par<br>modes |
|-----------------------------------------|------------------------------|-------------------------|----------------------------------|---------------------------------|-----------------------|--------------------|
| <b>Investissements (M€ valeur 2024)</b> |                              |                         |                                  |                                 |                       |                    |
| Ferroviaire SERM et nouvelles haltes    |                              | 57,4                    | 97                               | 262                             |                       | 416,4              |
| Gares existantes                        | 1,5                          | 3,5                     | 25                               |                                 |                       | 30,0               |
| Matériel roulant ferroviaire            | 19                           | 135                     | 57                               |                                 | 85                    | 296,0              |
| PEM                                     | 5,8                          | 24,7                    |                                  | 14,8                            |                       | 45,3               |
| Transport routier                       | 28,9                         | 24,8                    |                                  |                                 |                       | 53,6               |
| Cycle                                   | 46,2                         | 29,6                    | 21,8                             | 11                              | 0,9                   | 109,4              |
| Covoiturage                             | 0,9                          | 0,9                     |                                  |                                 |                       | 1,8                |
| Billettique                             |                              | 1,0                     |                                  |                                 |                       | 1,0                |
| <b>Total</b>                            | <b>102,2</b>                 | <b>276,8</b>            | <b>200,8</b>                     | <b>287,8</b>                    | <b>85,9</b>           | <b>953,4</b>       |

Tableau 2 : Présentation des coûts d'investissement du SERM de Chambéry par composante, en valeur 2024

#### 6.2.2. Ce total n'inclut pas l'ensemble des investissements ferroviaires réalisés sur le territoire

Le montant global présenté pour le SERM de Chambéry ne couvre pas l'intégralité des investissements ferroviaires engagés ou programmés sur le territoire.

**Certaines opérations, qualifiées de connexes au SERM, bien que jugées indispensables au déploiement de l'objectif de service porté par le SERM, ne sont pas financées dans le cadre du SERM, en raison de leur finalité mixte et de leur probable inscription dans des programmes nationaux** (accès alpins, schéma directeur du fret ferroviaire). Ces projets, estimés à 215 M€<sub>2024</sub>, sont les suivants :

- Aménagements en avant-gare d'Aix-les-Bains et de Chambéry (170 M€<sub>2024</sub>) ;
- Nouvelle voie terminus 4bis en gare de Chambéry (20 M€<sub>2024</sub>) ;
- Participation « accès alpins » au PEM de Montmélian (25 M€<sub>2024</sub>), consistant en la création d'un pont-route et d'un passage inférieur pour les modes actifs.

Le financement de ces opérations relève d'autres dispositifs ou partenariats, hors trajectoire financière du SERM.

**Enfin, d'importants investissements ferroviaires pourraient être réalisés ou programmés sur le territoire de manière tout à fait disjointe du projet de SERM et sans mobiliser son financement** car ils relèvent d'autres logiques d'aménagement ou de modernisation du réseau national. Ces projets incluent en particulier le projet de l'axe Aix–Annecy.

#### **Prise en charge des passages à niveau**

Le renfort d'offre ferroviaire porté par le SERM conduira à analyser et le cas échéant à traiter de nombreux passages à niveau afin d'en améliorer les niveaux de sécurité. Le territoire du SERM de Chambéry compte un total d'environ 80 passages à niveau recensés à date par SNCF Réseau : environ 30 se trouveraient sur la dorsale ferroviaire entre Culoz et Saint-Pierre d'Albigny, et environ 50 sur les voies uniques (au Nord d'Aix-les-Bains et à l'Ouest de Chambéry) ou entre Montmélian et Pontcharra.

La sécurisation des passages à niveau sur la dorsale ferroviaire doit être prise en charge dans le cadre du schéma directeur de la ligne Dijon - Saint-Jean-de-Maurienne- en lien avec la hausse de trafic induite par la mise en service du nouveau tunnel de base transfrontalier de la liaison Lyon-Turin.

La sécurisation des autres passages à niveau, hors du périmètre géographique du schéma directeur, devra quant à elle être réalisée et financée par ailleurs, pour un montant estimé en

amont des études entre 150 et 400 M€<sub>2024</sub>. Cette provision se base sur des ratios théoriques d'intervention estimée entre 2 et 7 M€<sub>2024</sub> par passage à niveau, l'analyse de leur criticité et des solutions à mettre en œuvre n'ayant pas encore été menées afin de confirmer le besoin d'aménagement.

Le financement de ce volet dans le cadre du SERM n'a à ce stade pas été acté, dans l'attente d'une analyse plus fine sur l'incidences des différentes circulations (SERM, voyageur national, fret) sur les aménagements à réaliser. Cette fourchette de 150 à 400 M€<sub>2024</sub>, étant en outre encore à affiner par les études à venir, à ce stade elle n'a pas été incluse dans la chronique de financement du SERM ici présentée. Le financement de premières études permettant d'en affiner le besoin est néanmoins à considérer à très court terme sur la base d'éléments à présenter par SNCF Réseau et restant à partager avec l'ensemble des partenaires.

### 6.2.3. Cette trajectoire d'investissement est programmée pour permettre le déploiement progressif de l'offre de service

Cette programmation traduit une montée en puissance progressive et structurée du SERM de Chambéry, avec un effort d'investissement majeur sur les horizons court et moyen terme, et une attention particulière portée à l'intermodalité, à la modernisation du réseau ferroviaire et au développement des mobilités actives.

|                                      | Court terme 1<br>- 2028-2029 | Court terme<br>2 - 2033 | Moyen terme<br>1 - 2035-<br>2040 | Moyen<br>terme 2 -<br>2035-2040 | Long terme -<br>2040+ | Total par<br>modes |
|--------------------------------------|------------------------------|-------------------------|----------------------------------|---------------------------------|-----------------------|--------------------|
| Investissements (M€ courants)        |                              |                         |                                  |                                 |                       |                    |
| Ferroviaire SERM et nouvelles haltes |                              | 66,2                    | 118,3                            | 331,3                           |                       | 515,9              |
| Gares existantes                     | 1,6                          | 4,2                     | 31,2                             |                                 |                       | 37,0               |
| Matériel roulant ferroviaire         | 20,8                         | 159,8                   | 71,6                             |                                 | 127,6                 | 379,7              |
| PEM                                  | 6,3                          | 28,3                    |                                  | 19,4                            |                       | 54,0               |
| Transport routier                    | 31,5                         | 28,9                    |                                  |                                 |                       | 60,4               |
| Cycle                                | 50,0                         | 34,7                    | 27,7                             | 14,8                            | 1,3                   | 128,5              |
| Covoiturage                          | 1,0                          | 1,0                     |                                  |                                 |                       | 2,0                |
| Billettique                          |                              | 1,1                     |                                  |                                 |                       | 1,1                |
| Total                                | 111,1                        | 324,2                   | 248,8                            | 365,5                           | 128,9                 | 1178,5             |

Tableau 3 : Présentation des coûts d'investissement du SERM de Chambéry par composante, en euros courants

#### 6.2.3.1. Court terme 1 (2026-2029) : concrétisation de l'ambition cyclable du territoire, et premier saut d'offre

A l'horizon 2029, la trajectoire d'investissement, estimée à 111 M€<sub>courants</sub> soit 102 M€<sub>2024</sub>, concentre les opérations indispensables pour enclencher les premiers sauts d'offre et rendre le système immédiatement plus attractif, sans recourir à des travaux lourds sur l'infrastructure ferroviaire.

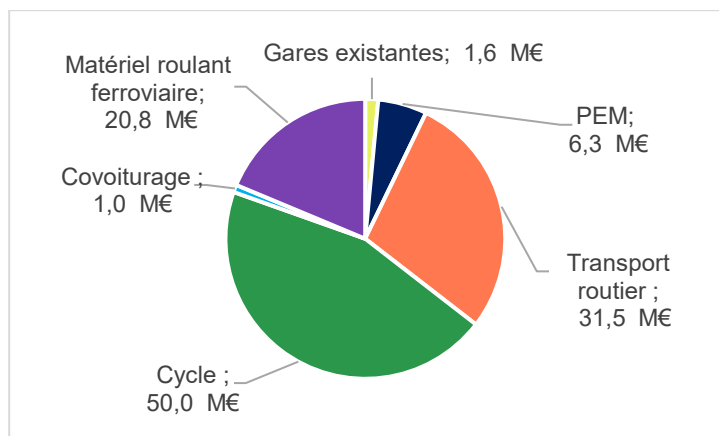


Figure 19 : Coûts d'investissement du SERM de Chambéry par composante à l'horizon de court terme 1, en euros courants

- Le développement du réseau cyclable constitue l'axe fort de ce premier horizon, avec 50 M€<sub>courants</sub> (46 M€<sub>2024</sub>) investis dans les infrastructures cyclables, répartis entre les différents territoires partenaires ;
- Sont également réalisés les investissements nécessaires à la mise en service des corridors express du SYMOS (0,27 M€<sub>courants</sub> ; 0,25 M€<sub>2024</sub>) ;
- La modernisation des réseaux de transports collectifs urbains, nécessaire à l'accompagnement de l'offre SERM est également mise en œuvre à cette échéance avec la création d'un nouveau dépôt de bus pour le réseau Synchro Mobilités de Grand Chambéry (23,7 M€<sub>courants</sub> avant 2030 ; 21,7 M€<sub>2024</sub>). Sur le territoire de Grand Lac est également mis en œuvre un plan résorption des points noirs de la sécurité routière sur les trajets des bus urbains (7,5 M€<sub>courants</sub>) ;
- Les pôles d'échanges multimodaux (PEM) routiers bénéficient également d'une enveloppe de 6,3 M€<sub>courants</sub> (5,8 M€<sub>2024</sub>), permettant la création ou la modernisation de plusieurs sites stratégiques, dans l'Avant-Pays Savoyard ainsi qu'à La Chavanne et Bois-Plan. Une première tranche d'investissements pour la modernisation des gares existantes est également réalisée (1,6 M€<sub>courants</sub> ; 1,5 M€<sub>2024</sub>) ;
- Enfin, une première tranche d'investissement pour le renouvellement du matériel roulant ferroviaire et la modernisation des centres de maintenance est amorcée (20,8 M€<sub>courants</sub> ; 19 M€<sub>2024</sub>).

#### 6.2.3.2. Court terme 2 (2030-2033) : premier saut d'offre ferroviaire et nouvelles haltes

**A l'horizon 2030-2033, la trajectoire d'investissement est estimée à 324 M€<sub>courants</sub> soit 277 M€<sub>2024</sub> et marque le premier saut d'offre ferroviaire majeur.** Les investissements relatifs à ce saut d'offre ferroviaire totalisent près de 70 % des investissements à cet horizon avec la mise en service des trois nouvelles haltes de Voglans, Chignin et Sainte-Hélène-du-Lac (66 M€<sub>courants</sub><sup>13</sup> ; 57 M€<sub>2024</sub>), la modernisation de sites de maintenance et de remisage (43 M€<sub>courants</sub> ; 36 M€<sub>2024</sub>) et la livraison de nouvelles rames de matériel roulant ferroviaire (117 M€<sub>courants</sub> ; 99 M€<sub>2024</sub>) permettant une desserte d'un train toutes les 20 minutes en heure de pointe sur la dorsale ferroviaire.

<sup>13</sup> Les estimations en euros courants des aménagements ferroviaires sont obtenues en appliquant les hypothèses du dossier de statut (inflation, phasage) à partir du montant en euros constants transmis par SNCF Réseau. Pour mémoire, lors du comité de pilotage du 26 septembre 2025, SNCF Réseau a estimé entre 62 et 71 M€<sub>courants</sub>, la mise en service des trois haltes à l'horizon 2033-2034.

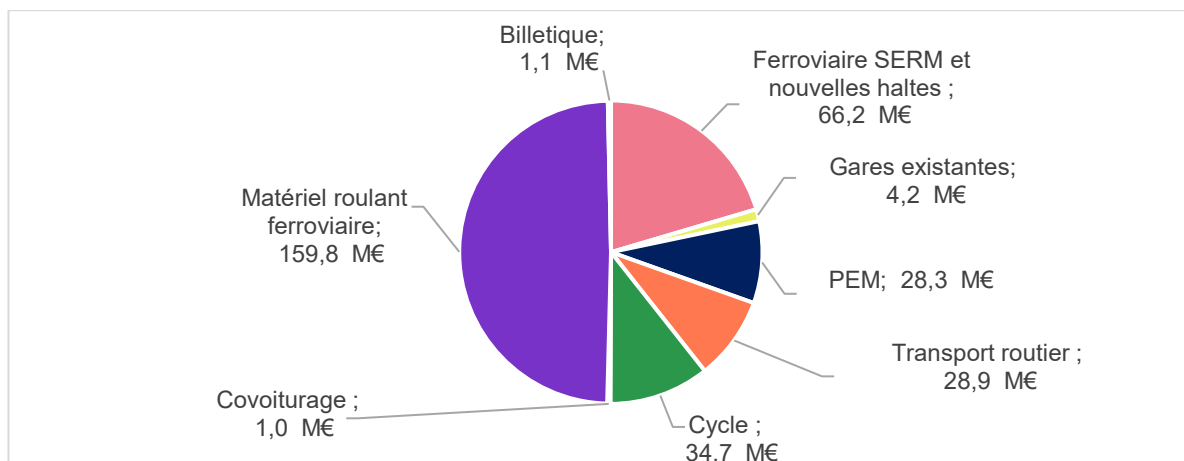


Figure 20 : Coûts d'investissement du SERM de Chambéry par composante à l'horizon de court terme 2, en euros courants

A cet horizon est également envisagée la mise en service d'une infrastructure routière réservée pour la desserte de Technolac (26,5 M€<sub>courants</sub> ; 22,7 M€<sub>2024</sub>), ainsi que la finalisation du nouveau dépôt de bus Synchro Mobilités de Grand Chambéry (2,4 M€<sub>courants</sub> ; 2,1 M€<sub>2024</sub>). Le financement du réseau cyclable structurant doit se poursuivre (34,7 M€<sub>courants</sub> ; 29,6 M€<sub>2024</sub>) tout comme la modernisation des pôles d'échanges routiers (28,3 M€<sub>courants</sub> ; 24,7 M€<sub>2024</sub>). Une seconde tranche d'aménagements dans les gares existantes a également lieu (4,2 M€<sub>courants</sub> ; 3,5 M€<sub>2024</sub>). Une nouvelle ligne de covoiturage entre Chambéry et Belley, dans l'Avant-Pays Savoyard, est mise en service (0,24 M€<sub>courants</sub> ; 0,20 M€<sub>2024</sub>) qu'une expérimentation pour une nouvelle ligne de covoiturage express via le SYMOS (0,81 M€<sub>courants</sub> ; 0,68 M€<sub>2024</sub>).

Enfin, de premiers investissements sont envisagés afin de développer des supports de billettique intégrés et d'expérimenter le développement d'application *MaaS* sur le territoire (1,1 M€<sub>courants</sub> ; 1 M€<sub>2024</sub>).

#### 6.2.3.3. Moyen terme 1 (2025-2040) : développement de l'axe ferroviaire vers l'Avant-Pays Savoyard et aménagement des gares existantes

**A l'horizon 2035-2040, la trajectoire d'investissements est estimée à 249 M€<sub>courants</sub> soit 201 M€<sub>2024</sub> et concentre les opérations nécessaires à la hausse de l'offre de service ferroviaire sur la ligne à voie unique desservant l'Avant-Pays Savoyard, avec l'aménagement d'un terminus ferroviaire à Pont-de-Beauvoisin (49 M€<sub>courants</sub><sup>14</sup> ; 40 M€<sub>2024</sub>), l'aménagement d'une voie d'évitement et d'une nouvelle halte à Cognin (69 M€<sub>courants</sub><sup>15</sup> ; 57 M€<sub>2024</sub>).**

<sup>14</sup> Pour mémoire, lors du comité de pilotage du 26 septembre, SNCF Réseau a estimé ces aménagements de terminus entre 30 et 50 M€<sub>courants</sub> à l'horizon 2035-2040.

<sup>15</sup> Pour mémoire, lors du comité de pilotage du 26 septembre, SNCF Réseau a estimé la halte et l'évitement de Cognin entre 50 et 80 M€<sub>courants</sub> à l'horizon 2035-2040.

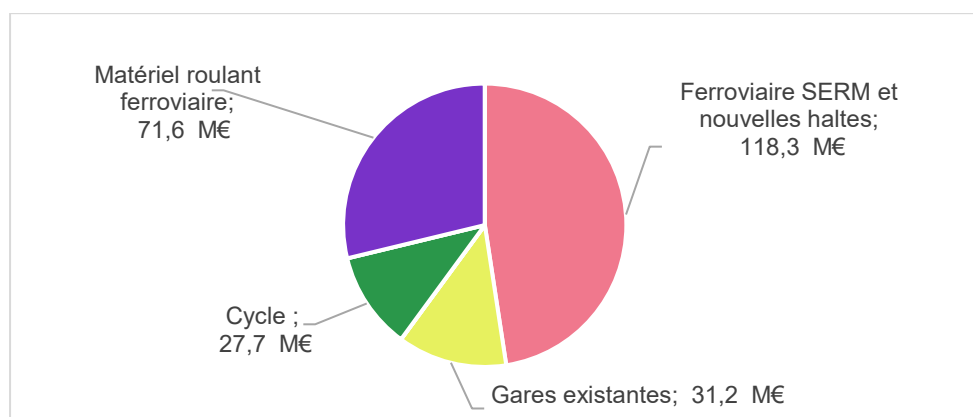


Figure 21 : Coûts d'investissement du SERM de Chambéry par composante à l'horizon de moyen terme 1, en euros courants

En complément sont envisagés :

- Des aménagements de gares existantes, identifiés à la suite de l'étude RADAR portée par SNCF Gares & Connexions, sont à prévoir à cet horizon, pour une enveloppe prévisionnelle d'investissements estimée à 31 M€<sub>courants</sub> (25 M€<sub>2024</sub>) ;
- L'enveloppe d'investissements associée à l'aménagement de l'atelier de maintenance ferroviaire et à l'acquisition du matériel roulant ferroviaire, échelonnée sur l'ensemble de la chronologie, est évaluée à 72 M€<sub>courants</sub> (57 M€<sub>2024</sub>) à cette échéance. Il convient de noter que les coûts associés au matériel roulant sont issus de projections à 2035 permettant d'assurer le saut d'offre de 2033. Au-delà de 2035, seuls les coûts correspondant au maintien de l'offre court terme sont inclus à ce stade. Les investissements à consentir pour assurer les dessertes supplémentaires à moyen terme restent à estimer. Ceci est *a fortiori* valable pour les horizons moyen terme 2<sup>e</sup> phase et long terme ;
- Concernant le volet cyclable, les opérations envisagées à moyen terme portent sur les réseaux de rabattement vers les pôles d'échanges ainsi que les améliorations qualitatives sur l'ensemble du périmètre SERM (28 M€<sub>courants</sub> ; 22 M€<sub>2024</sub>).

**Le développement de l'offre ferroviaire sur la dorsale ferroviaire resterait<sup>16</sup> toutefois conditionné à un prérequis situé hors périmètre financier du SERM de Chambéry, à savoir l'aménagement d'une voie terminus 4bis en gare de Chambéry, catégorisé parmi les aménagements ferroviaires dits « connexes » au SERM de Chambéry.**

#### 6.2.3.4. Moyen terme 2<sup>e</sup> phase (2035-2040) : desserte cible au quart d'heure sur la dorsale ferroviaire

**A l'horizon de moyen terme 2<sup>e</sup> phase (2035-2040), la trajectoire d'investissements est estimée à 365 M€<sub>courants</sub> soit 288 M€<sub>2024</sub>.** Les investissements envisagés à cet horizon concernent en vaste majorité les coûts des opérations d'aménagements ferroviaires, et en particulier la création de la troisième voie entre Aix-les-Bains et Voglans. Ce projet s'étend sur 6,3 km et implique la construction de plusieurs ouvrages ainsi que la modification de la gare de Viviers-du-Lac (303 M€<sub>courants</sub><sup>17</sup> ; 240 M€<sub>2024</sub>). De plus, des adaptations en gare de Voglans pour la troisième voie sont nécessaires (5,2 M€<sub>courants</sub><sup>18</sup> ; 4 M€<sub>2024</sub>).

<sup>16</sup> SNCF Réseau devrait partager avec les partenaires un courrier de clarification à l'horizon de fin janvier 2026.

<sup>17</sup> Pour mémoire, lors du comité de pilotage du 26 septembre, SNCF Réseau a estimé ces aménagements entre 160 et 330 M€<sub>courants</sub> à l'horizon 2035-2040.

<sup>18</sup> Pour mémoire, lors du comité de pilotage du 26 septembre, SNCF Réseau a estimé l'adaptation de la gare de Viviers-du-Lac entre 2 et 5 M€<sub>courants</sub> à l'horizon 2035-2040.

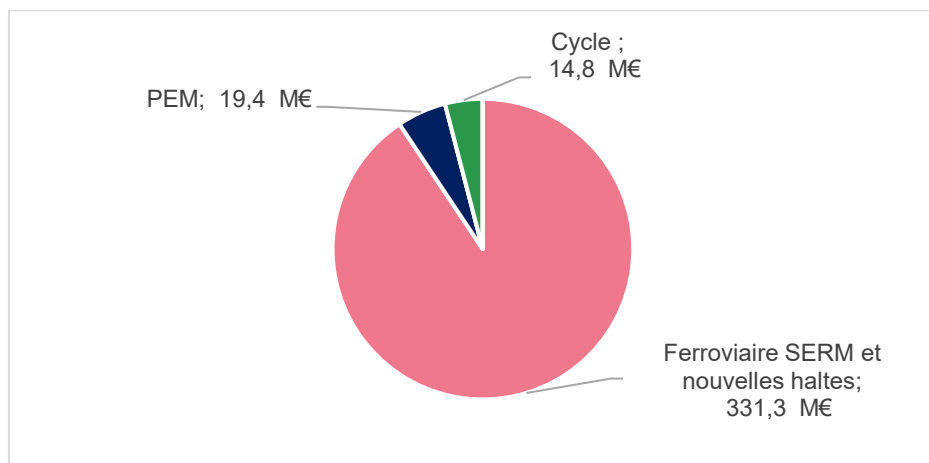


Figure 22 : Coûts d'investissement du SERM de Chambéry par composante à l'horizon de moyen terme 2, en euros courants

Par ailleurs :

- Un terminus ferroviaire est envisagé en gare de Sainte-Hélène-du-Lac (23,5 M€<sub>courants</sub><sup>19</sup> ; 18 M€<sub>2024</sub>) ;
- Les améliorations qualitatives du réseau cyclable doivent être poursuivies (15 M€<sub>courants</sub> ; 11 M€<sub>2024</sub>) ;
- Le PEM de Montméliant doit également être réaménagé (19 M€<sub>courants</sub> ; 15 M€<sub>2024</sub>) avec la création de consignes vélos et de 450 places de stationnement dans un parking en ouvrage de 5 étages. L'accessibilité de la gare doit en outre être améliorée via la création d'une passerelle ainsi que différents accès modes doux et un arrêt de transport en commun.

**Le développement de l'offre ferroviaire sur la dorsale ferroviaire resterait<sup>20</sup> toutefois conditionné à des investissements complémentaires situés hors périmètre financier du SERM de Chambéry**, à savoir les aménagements en avant-gare d'Aix-les-Bains et de Chambéry, catégorisés parmi les aménagements ferroviaires dits *connexes* au SERM de Chambéry.

#### **Hypothèse de catégorisation de l'aménagement d'une troisième voie entre Aix-les-Bains et Voglans (303 M€<sub>courants</sub> ; 244 M€<sub>2024</sub>)**

Dans le cadre de la démarche de préfiguration, les partenaires du SERM de Chambéry ont fait le choix d'intégrer cet aménagement à la chronique du SERM, en cohérence avec une analyse de SNCF Réseau attribuant la nécessité de cet aménagement au développement de l'offre du SERM. Ce choix a été réalisé dans une approche conservatrice.

Il semblerait néanmoins qu'une analyse plus poussée soit nécessaire afin de qualifier de manière certaine l'attribution de cet aménagement, soit au SERM de Chambéry, soit à d'autres cadres de financement, notamment dans le schéma directeur de la ligne Dijon - Saint-Jean-de-Maurienne, pour prendre en compte le déploiement de l'offre de transport hors SERM sur cet axe structurant (offre internationale et nationale voyageurs, fret). Un courrier est attendu de SNCF Réseau afin de clarifier le besoin de cet aménagement.

<sup>19</sup> Pour mémoire, lors du comité de pilotage du 26 septembre, SNCF Réseau a estimé l'aménagement de ce terminus à 25 M€<sub>courants</sub> à l'horizon 2035-2040.

<sup>20</sup> SNCF Réseau devrait partager avec les partenaires un courrier de clarification à l'horizon de fin janvier 2026.

#### 6.2.3.5. Long terme (2040+) : dernier renforcement de l'offre ferroviaire

**Au-delà de 2040, la trajectoire d'investissements est estimée à 129 M€<sub>courants</sub> soit 86 M€<sub>2024</sub> :** doivent être finalisés la mise en œuvre du réseau structurant cyclable versé au SERM de l'Avant-Pays Savoyard (1,3 M€<sub>courants</sub> ; 0,9 M€<sub>2024</sub>), ainsi que les investissements dans les ateliers de maintenance ferroviaire et l'acquisition du matériel roulant ferroviaire (128 M€<sub>courants</sub> ; 85 M€<sub>2024</sub>).

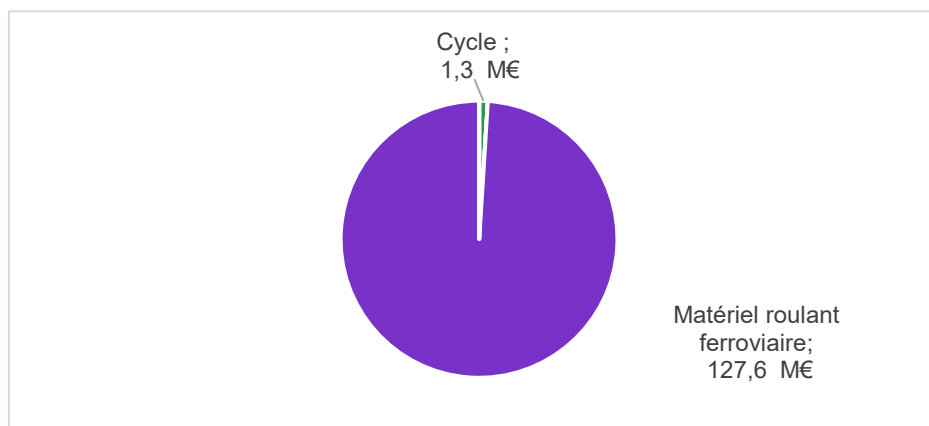


*Figure 23 : Coûts d'investissement du SERM de Chambéry par composante à l'horizon de moyen terme 2, en euros courants*

**Le développement de l'offre ferroviaire prévu à long terme dépend toutefois d'autres investissements, hors du périmètre financier du SERM** qui pourraient être menés par ailleurs à l'est de Lyon, au nœud de Saint-André-le-Gaz et sur la voie unique entre Saint-André-le-Gaz et Chambéry. La nature exacte et le chiffrage de ces investissements ne sont pas connus à ce stade.

### *6.3. Une hausse des coûts d'exploitation liée à l'augmentation de l'offre*

En parallèle des investissements, la mise en œuvre du SERM générerait des charges de fonctionnement supplémentaires liées à l'augmentation de l'offre (services TER, cars express, renforcement des réseaux urbains), à l'exploitation des pôles d'échanges et des parcs-relais, ainsi qu'à l'entretien des aménagements cyclables et des équipements de covoiturage.

La montée en charge de l'offre du SERM conduit à une hausse progressive et soutenue des coûts d'exploitations.

Les premières évaluations montrent une montée en charge progressive de ces dépenses d'exploitation supplémentaires entre les horizons : un peu plus de 6 M€<sub>2024</sub>/an avant 2030, à près de 63 M€<sub>2024</sub>/an au-delà de 2040. Ces ordres de grandeur restent en cours de consolidation avec la Région et les autres autorités organisatrices de la mobilité, en particulier s'agissant des coûts ferroviaires. A noter également qu'il s'agit de coûts bruts, ne prenant pas en compte les recettes d'exploitation.

| Typologie composante                                                                     | Court terme 1<br>- 2028-2029 | Court terme 2<br>- 2033 | Moyen terme 1<br>- 2035-2040 | Moyen terme 2<br>- 2035-2040 | Long terme -<br>2040+ |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|-------------------------|------------------------------|------------------------------|-----------------------|
| Ferroviaire - SERM                                                                       |                              | 8,6 M€                  | 8,6 M€                       | 11,9 M€                      | 11,9 M€               |
| Ferroviaire – socle<br>(supplémentaire par<br>rapport à l'offre actuelle <sup>21</sup> ) |                              | 17,7 M€                 | 25,5 M€                      | 27,3 M€                      | 37,3 M€               |
| Cars SYMOS                                                                               | 4,2 M€                       | 4,2 M€                  | 4,9 M€                       | 4,9 M€                       | 4,9 M€                |
| Cars Région                                                                              | 1 M€                         | 4,4 M€                  | 4,4 M€                       | 4,4 M€                       | 4,4 M€                |
| Transport Urbain                                                                         |                              | 2,7 M€                  | 2,7 M€                       | 2,7 M€                       | 2,7 M€                |
| Cycle                                                                                    | 0,4 M€                       | 0,4 M€                  | 0,4 M€                       | 0,4 M€                       | 0,4 M€                |
| Covoiturage                                                                              | 0,4 M€                       | 0,8 M€                  | 0,8 M€                       | 0,8 M€                       | 0,8 M€                |
| Transport à la demande                                                                   | 0,3 M€                       | 0,3 M€                  | 0,3 M€                       | 0,3 M€                       | 0,3 M€                |
| Services - Tarification                                                                  |                              |                         | 0,2 M€                       | 0,2 M€                       | 0,2 M€                |
| <b>Total (par rapport à<br/>l'actuel)</b>                                                | <b>6,3 M€</b>                | <b>39,1 M€</b>          | <b>47,8 M€</b>               | <b>53,0 M€</b>               | <b>62,9 M€</b>        |

Tableau 4 : Coûts d'exploitation liés à l'offre du SERM, en euros constants en valeur 2024

### 6.3.1. Pour le renfort d'offre ferroviaire, la Région Auvergne-Rhône-Alpes propose une répartition des surcoûts liés à l'ambition du SERM

Pour l'offre ferroviaire, la Région Auvergne-Rhône-Alpes a défini des principes sur la prise en charge des coûts d'exploitation, qui permettent de structurer les discussions en matière de financement parmi les partenaires du SERM.

|              | Offre socle     | Offre SERM      |
|--------------|-----------------|-----------------|
| Fréquence HP | 30'             | 15'             |
| Fréquence HC | 60'             | 30'             |
| Amplitude    | 5h-6h / 20h-21h | 5h-6h / 22h-23h |

Tableau 5 : Principes de différenciations entre l'offre socle et l'offre SERM pour le transport ferroviaire

La Région distingue ainsi :

- **Une offre socle, correspondant à une offre cadencée d'un train toutes les 30 minutes en heures de pointe** et toutes les heures en heures creuses, en semaine ;
- **Une offre dite SERM, correspondant au renfort d'offre visant un train toutes les 15 minutes en heures de pointe** et toutes les 30 minutes en heures creuses en semaine, ainsi qu'un renfort d'amplitude en soirée.

Dans le cas d'un accord global sur le financement partenarial du programme du SERM, la Région portera seule la mise en œuvre de l'offre *socle*, tout en partageant avec le bloc local le cofinancement de l'offre SERM. Ce schéma offre un cadre lisible pour la négociation des plans de financement et pour la définition de l'offre portée par le SERM : la Région assure la prise en charge d'une première ambition de saut d'offre ferroviaire, tout en partageant avec le bloc local le coût des renforcements les plus ambitieux, directement corrélés aux gains de desserte et d'attractivité sur leurs bassins de vie.

<sup>21</sup> Ces coûts correspondent à l'offre socle régionale totale, retranchée des coûts liés à l'offre actuelle sur le périmètre du SERM de Chambéry, estimée à 31,2 M€<sub>2024</sub>. A noter également que l'ensemble des coûts présentés dans ce tableau sont actualisés aux conditions économiques de janvier 2024, et peuvent donc différer légèrement des chiffres directement transmis par les partenaires.

Sur le graphique ci-après, la première strate correspond à la situation actuelle, en 2025, estimée par la Région à 31 M€<sub>2024</sub>/an sur le périmètre du SERM. A noter cependant que les compétences de la Région en matière ferroviaire débordent de ce périmètre et que les trains ne s'arrêtent pas à cette frontière : les coûts ici présentés s'appuient donc sur des hypothèses de comptabilité analytique attribuant au SERM la quote-part des circulations régionales (en train.km) sur son territoire.

Pour l'offre projetée, les coûts d'exploitation au kilomètre sont estimés par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, préfigurateur et AOM des services ferroviaires, à 25€<sub>2024</sub>/Trains-km (hors taxes). Ce coût d'exploitation intègre l'ensemble des composantes liées à l'exploitation et à la maintenance du réseau et des matériels roulants, y compris les péages dus par les opérateurs au gestionnaire d'infrastructures du réseau et des équipements. A noter cependant que ce coût n'intègre pas les investissements directement liés au matériel roulant (achat/renouvellement) exprimés par ailleurs en partie dans la chronique d'investissement.

A partir de 2029, la Région déploie progressivement l'offre socle périurbaine portée par le SERM. A très court terme, celle-ci consiste en une réorganisation des services existants, encore non chiffrés. L'évolution de l'offre est en particulier permise par les investissements relatifs au matériel roulant ferroviaire, amorcé dès 2027 mais vraiment sensible à partir de 2030. La hausse des coûts d'exploitation marque une première évolution en 2033. Ensuite les évolutions d'offre interviendraient progressivement entre 2035 et 2040. Au-delà de ce socle, l'offre dite SERM est déployée afin d'atteindre l'ambition de service du SERM.

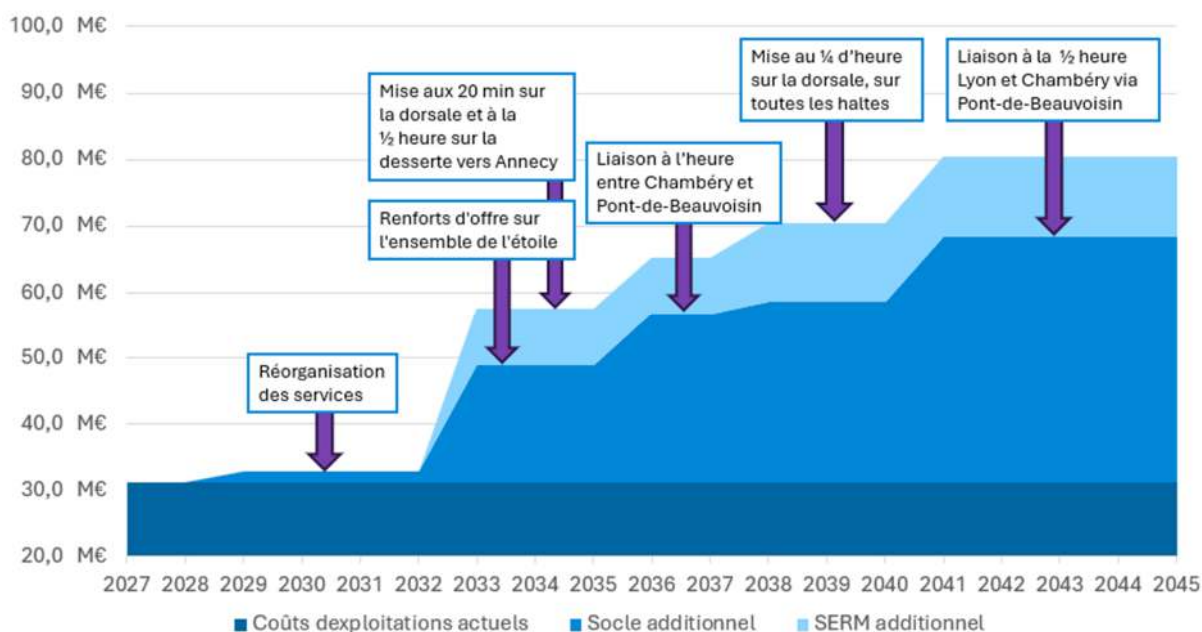


Figure 24 : Evolution schématique des coûts d'exploitation ferroviaires liés à l'offre du SERM, et principales évolutions de dessertes associées, en euros constants

La hausse progressive de l'offre ferroviaire et ses principes de cofinancement constituent une ambition pragmatique et structurante, dès le court terme, immédiatement perceptible pour le territoire. Il appartiendra aux futurs exécutifs, notamment à l'échelle intercommunale, d'envisager, le moment venu, l'ouverture d'un débat plus large sur une montée en puissance effective de l'offre, en en crédibilisant le financement et la répartition territoriale. Cette répartition pourrait être proportionnée aux bénéfices attendus pour chaque EPCI.

### 6.3.2. Le financement du déploiement des services des autres modes de transport s'appuie sur les compétences des AOM concernées

#### 6.3.2.1. Cars Région

Le financement et le déploiement des services cars Région relèvent de la compétence de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, qui intervient en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité.

A ce titre les renforts d'offre qui relèveront de l'offre *socle*, seront financés dans le cadre d'une programmation prévisionnelle et sous réserve des budgets correspondants, qui tiendra compte de l'évolution du contexte national.

#### 6.3.2.2. Corridor express SYMOS et adaptation des réseaux urbains

La mise en service des corridors express du SYMOS occasionne des coûts d'exploitation de plus de 4 M€<sub>2024</sub>/an dès l'horizon de très court terme. A noter que le SYMOS prévoit que le futur contrat d'exploitation des corridors express inclue le matériel roulant : aucun investissement n'est donc consacré à l'achat de matériel roulant pour le développement de ces lignes, mais le coût afférent est amorti via les coûts d'exploitation.

Le développement du corridor sud requiert en outre un renforcement de la desserte de la ligne 3 du réseau urbain Synchro Mobilités. La mise en service de la voie réservée entre Voglans et la zone d'activité de Technolac s'accompagne par ailleurs de la mise en place d'une navette dédiée et du renfort des lignes existantes. Ces évolutions sont estimées de l'ordre de 2,7 M€<sub>2024</sub>/an en estimation haute.

#### 6.3.2.3. Services cyclables

L'augmentation de la flotte de vélos en location portée par le SYMOS occasionne des coûts d'exploitation estimés à près de 450 k€<sub>2024</sub>/an.

#### 6.3.2.4. Mobilités partagées : covoiturage et transport à la demande

Les coûts d'exploitation pour le covoiturage et le transport à la demande comprennent la gestion des plateformes, la communication, l'incitation à l'usage, et l'exploitation des lignes spécifiques.

Le SERM de Chambéry porte en particulier le développement de cinq nouvelles lignes de covoiturage. Le SYMOS porte également une augmentation des gratifications versées pour le covoiturage spontané, avec un doublement de l'enveloppe prévu d'ici 2035.

Ces coûts sont relativement modestes à l'échelle du SERM : environ 0,4 à 0,8 M€<sub>2024</sub>/an selon les horizons, portés par les collectivités locales et les syndicats concernés.

#### 6.3.2.5. Services en lien avec la tarification

Les coûts d'exploitation liés à la tarification concernent en particulier le renforcement des offres pour les plans de mobilité employeur, porté par le SYMOS à partir de l'horizon de moyen terme. Ces coûts sont estimés à 0,2 M€<sub>2024</sub>/an à partir du moyen terme.

6.3.3. La trajectoire de financement des surcoûts d'exploitation du SERM doit encore être définie

La soutenabilité de l'ensemble de ces charges pour le territoire doit encore être étayée. Celle-ci reposera sur :

- **La contribution des AOM du territoire** (Région Auvergne-Rhône-Alpes pour les TER et cars Région, Grand Chambéry, Grand Lac, Cœur de Savoie), voire les intercommunalités de l'Avant-Pays Savoyard selon les bénéfices apportés ;
- **L'optimisation de la tarification, pour assurer un taux de couverture soutenable sans remettre en cause l'acceptabilité sociale du SERM.** En effet, les montants présentés sont les charges d'exploitation hors recettes commerciales. Ces dernières seront à déduire des coûts d'exploitation pour déterminer le reste à financer. A titre indicatif, à l'échelle de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, la couverture des charges par les recettes d'exploitation ferroviaire est de 36,5 % en 2024 avec les gammes et accords tarifaires en vigueur.
- **Les recettes du versement mobilité et des autres ressources fiscales éventuellement mobilisées.** Les taux actuels du versement mobilité atteignent les plafonds légaux, mais des évolutions de compétences, voire des évolutions législatives pourraient permettre d'en augmenter les recettes ;

| Cas d'augmentation du versement mobilité                                                                                                                                                                                       | Montant estimé                       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|
| <b>Hausse du VM au taux plafond sur l'ensemble du territoire de SERM</b> , en cas de transfert de la compétence « Mobilité » aux EPCI du SMAPS <sup>22</sup>                                                                   | <b>+ 0,8 M€<sub>2024</sub> / an</b>  |
| <b>Hausse du VM au taux maximal observé parmi les EPCI membres (2%)</b> en cas de constitution d'un même syndicat mixte des mobilités se voyant confier l'exercice de la compétence d'AOM sur l'ensemble du territoire du SERM | <b>+ 16,6 M€<sub>2024</sub> / an</b> |
| <b>Déplafonnement du VM de 0,1 pt</b> à l'échelle du territoire du SERM, en cas d'évolution législative en ce sens                                                                                                             | <b>+ 2,8 M€<sub>2024</sub> / an</b>  |

- **L'optimisation de l'offre dans le cadre des études complémentaires à venir, afin d'en réduire les coûts** tout en optimisant les bénéfices d'accessibilité pour le territoire pour assurer un taux de couverture sans remettre en cause l'accessibilité sociale du SERM. Ce double enjeu entre investissement et fonctionnement structure le plan de financement du SERM de Chambéry et devra être au cœur des décisions politiques à venir.

## 6.4. Des investissements déjà financés pour moitié

**Concernant les coûts d'investissement, des engagements forts des partenaires ont d'ores et déjà été pris afin de concrétiser l'ambition de service du SERM, dès l'horizon de court terme.** Ces engagements sont le marqueur d'une implication forte des partenaires financiers pour le déploiement du SERM, permettant de minorer les coûts d'investissement restant à financer sur l'ensemble des horizons à 529 M€<sub>courants</sub> (429 M€<sub>2024</sub>) au lieu de 1,178 Md€<sub>courants</sub> (953 M€<sub>2024</sub>).

Les investissements du SERM sont déjà financés à près de 40 % par les collectivités<sup>23</sup> (468 M€<sub>courants</sub> ; 378 M€<sub>2024</sub>), via des engagements de la Région Auvergne-Rhône-Alpes (380 M€<sub>courants</sub> ; 296 M€<sub>2024</sub>), du Département de la Savoie (16 M€<sub>courants</sub> ; 15 M€<sub>2024</sub>) et des

<sup>22</sup> Sous réserve d'une évolution du statut à obtenir par voie législative.

<sup>23</sup> Ce ratio reste valable aussi bien euros constants qu'en euros courants. Cela s'explique en partie par les investissements dans le matériel roulant ferroviaire programmés à long terme (2040+), très affectés par l'inflation (+50 % en euros courants par rapport au coût en euros 2024), mais réputés pris en charge par la Région

intercommunalités (73 M€<sub>courants</sub> ; 67 M€<sub>2024</sub>). Des hypothèses sur le co-financement de l'Etat sur les investissements ferroviaires sont en outre considérés (181 M€<sub>courants</sub> ; 146 M€<sub>2024</sub>).

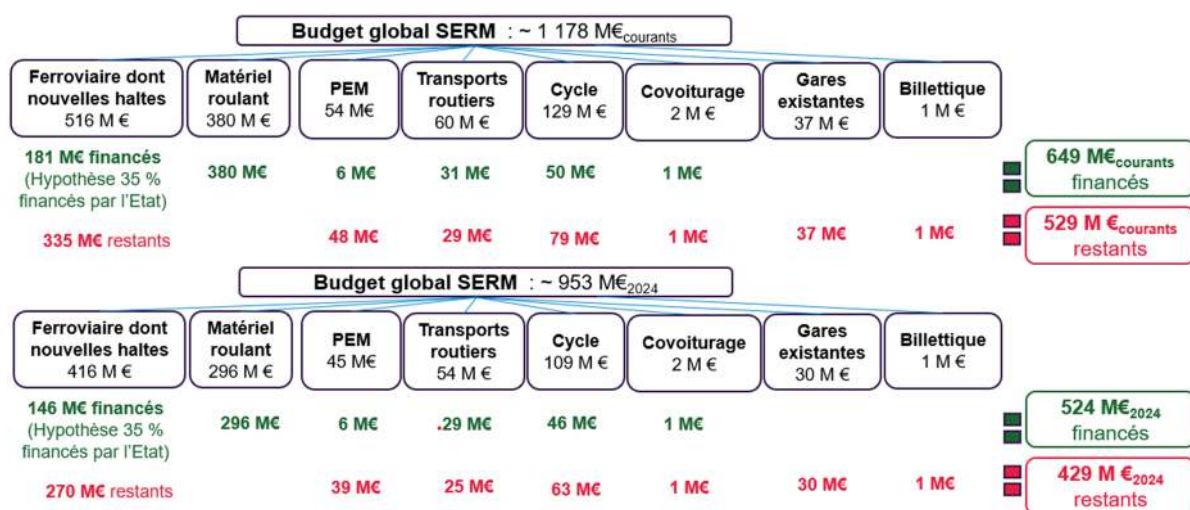


Figure 25 : Répartition des coûts d'investissements du SERM et parts réputées financées, en euros courants (haut) et constants (bas)

#### 6.4.1. Un plan de financement construit de manière concertée

La construction du plan de financement du SERM Chambéry repose sur une concertation étroite entre les principaux partenaires territoriaux. Début novembre 2025, des entretiens bilatéraux ont été organisés par la Société des grands projets avec l'Avant-Pays Savoyard, Métropole Savoie, Grand Chambéry, Cœur de Savoie, Grand Lac et le Département de la Savoie.

Ces échanges ont permis notamment de :

- **Rappeler le caractère exploratoire des estimations présentées**, qui reflètent les analyses en amont des premières études préliminaires. En conséquence, les positionnements des acteurs sur ces contributions ne constituent pas des engagements définitifs ;
- **Recueillir les positions et attentes de chaque territoire** quant à leur contribution au financement et à la gouvernance du SERM, en fonction des bénéfices attendus pour leurs habitants ;
- **Identifier précisément les opérations de très court terme (2026-2029) portées prioritairement** par les acteurs, selon leurs compétences et dans une logique de territorialisation des financements ;
- **Préciser plusieurs attentes fortes, notamment du côté de l'État**, en lien avec les suites de la conférence Ambition France Transports et des interfaces avec le projet de tunnel Lyon-Turin et le schéma directeur du fret ferroviaire.

#### 6.4.2. L'horizon de court terme 1 (2026-2029) est quasi intégralement financé par les engagements des partenaires.

À la suite des entretiens bilatéraux dédiés au plan de financement, il a été établi que la réalisation des projets à court terme bénéficie d'un nombre important de financements d'ores et déjà sécurisés, si bien que **l'horizon de court terme 1 (2026-2029) est quasiment intégralement financé par les engagements des partenaires : 109,5 M€<sub>courants</sub> (100,7 M€<sub>2024</sub>) sont financés, et 1,6 M€<sub>courants</sub> (1,5 M€<sub>2024</sub>) restent à financer.**

Les investissements visés, réputés financés, sont listés dans le tableau suivant.

| Cyclable                                              | Montants                                              | Portage du financement         |
|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|--------------------------------|
| Réseau structurant Grand Chambéry                     | 11,8 M€ <sub>2024</sub> ; 12,7 M€ <sub>courants</sub> | Grand Chambéry                 |
| Réseau structurant Cœur de Savoie                     | 8,6 M€ <sub>2024</sub> ; 9,2 M€ <sub>courants</sub>   | Cœur de Savoie                 |
| Réseau structurant Grand Lac                          | 7,3 M€ <sub>2024</sub> ; 7,9 M€ <sub>courants</sub>   | Grand Lac                      |
| Réseau structurant Avant-Pays Savoyard                | 1,1 M€ <sub>2024</sub> ; 1,2 M€ <sub>courants</sub>   | Lac d'Aiguebelette, Val Guiers |
| Véloroute V 62 – Franchissement de l'Isère            | 5,5 M€ <sub>2024</sub> ; 6,0 M€ <sub>courants</sub>   | Département de Savoie          |
| RD 1504 – Galerie du Tunnel du Chat – Yenne           | 4,7 M€ <sub>2024</sub> ; 5,1 M€ <sub>courants</sub>   | Département de Savoie          |
| Sécurisation routes départementales (RD 911 et RD 5)  | 4,3 M€ <sub>2024</sub> ; 4,7 M€ <sub>courants</sub>   | Département de Savoie          |
| Augmentation de la flotte de vélos en location        | 2,8 M€ <sub>2024</sub> ; 3,1 M€ <sub>courants</sub>   | Bloc SYMOS                     |
| Matériel roulant                                      | Montants                                              | Portage du financement         |
| Matériel roulant ferroviaire                          | 16,0 M€ <sub>2024</sub> ; 17,5 M€ <sub>courants</sub> | Région Auvergne-Rhône-Alpes    |
| Sites de maintenance et de remisage                   | 3,0 M€ <sub>2024</sub> ; 3,3 M€ <sub>courants</sub>   | Région Auvergne-Rhône-Alpes    |
| Transport routier                                     | Montants                                              | Portage du financement         |
| Création nouveau dépôt de bus SYNCHRO– Phase 1        | 21,7 M€ <sub>2024</sub> ; 23,7 M€ <sub>courants</sub> | Grand Chambéry                 |
| Résorption de points noirs de sécurité routière       | 6,9 M€ <sub>2024</sub> ; 7,5 M€ <sub>courants</sub>   | Grand Lac                      |
| Corridors express - création ou déplacements d'arrêts | 250 k€ <sub>2024</sub> ; 270 k€ <sub>courants</sub>   | Bloc SYMOS                     |
| Covoiturage                                           | Montants                                              | Portage du financement         |
| Redéploiement de la ligne entre Aix et les Bauges     | 49 k€ <sub>2024</sub> ; 54 k€ <sub>courants</sub>     | Grand Lac                      |
| Nouvelle ligne Pont-de-Beauvoisin - Novalaise         | 130 k€ <sub>2024</sub> ; 143 k€ <sub>courants</sub>   | Lac d'Aiguebelette             |
| Nouvelle ligne dans le Val Coisin                     | 350 k€ <sub>2024</sub> ; 390 k€ <sub>courants</sub>   | Cœur de Savoie                 |
| Nouvelle ligne École - St-Pierre par le Col du Frêne  | 360 k€ <sub>2024</sub> ; 380 k€ <sub>courants</sub>   | Grand Chambéry                 |
| Pôles d'échanges multimodaux                          | Montants                                              | Portage du financement         |
| PEM routier Bois-Plan                                 | 2,3 M€ <sub>2024</sub> ; 2,5 M€ <sub>courants</sub>   | Bloc SYMOS                     |
| PEM routier La Chavanne                               | 0,8 M€ <sub>2024</sub> ; 0,9 M€ <sub>courants</sub>   | Bloc SYMOS                     |
| PEM Lépin-le-Lac                                      | 0,7 M€ <sub>2024</sub> ; 0,8 M€ <sub>courants</sub>   | Lac d'Aiguebelette             |
| Aménagements gare Saint-Béron-La-Bridoire             | 89 k€ <sub>2024</sub> ; 96 k€ <sub>courants</sub>     | Lac d'Aiguebelette             |
| Aire de mobilité Domessin La Baronnie                 | 390 k€ <sub>2024</sub> ; 430 k€ <sub>courants</sub>   | Val Guiers                     |
| PEM routier Novalaise                                 | 250 k€ <sub>2024</sub> ; 270 k€ <sub>courants</sub>   | Val Guiers                     |
| PEM routier Belmont-Tramonet (Echangeur 11)           | 690 k€ <sub>2024</sub> ; 750 k€ <sub>courants</sub>   | Val Guiers                     |
| PEM routier Nances (Echangeur 12)                     | 89 k€ <sub>2024</sub> ; 96 k€ <sub>courants</sub>     | Lac d'Aiguebelette             |
| Gare routière de la Cassine – Phase 1                 | 460 k€ <sub>2024</sub> ; 500 k€ <sub>courants</sub>   | Région Auvergne-Rhône-Alpes    |

Tableau 6 : Détails des investissements réputés financés de l'horizon de court terme 1 (2026-2029)

Les tableaux ci-dessus valorisent l'engagement des partenaires au financement des objets de très court terme. **D'autres co-financements restent néanmoins envisageables sur ces objets.** En particulier :

- **L'Etat** peut apporter des co-financements spécifiques via des dispositifs spécifiques d'appels à projets. C'est par exemple le cas du schéma directeur cyclable de Cœur de Savoie, co-financé par l'Etat via l'appel à projets « territoire cyclable » de l'ancien *fonds mobilités actives* ;
- **Les sociétés concessionnaires d'autoroute AREA-APRR** peuvent être appelées au financement des objets relevant de leur compétence, et en particulier ceux relevant directement de leur maîtrise d'ouvrage. C'est en particulier le cas des PEM dont les emprises foncières relèvent du domaine autoroutier. La liste détaillée doit encore être établie ;
- **Le Département de la Savoie** a par ailleurs indiqué pouvoir être appelé naturellement en co-financement d'investissements relevant de sa compétence, notamment sur les investissements cyclables relevant du domaine départemental.

**A date, le SYMOS ne dispose pas de compétences lui permettant de financer directement des composantes du SERM**, ni d'ailleurs *a fortiori* d'en être maître d'ouvrage. Les aménagements du schéma des mobilités du SYMOS portés dans le SERM seront donc

pris en charge par les membres du SYMOS (dit, le *bloc SYMOS*) selon des modalités qui seront à définir entre eux.

| Portage du financement des objets de court terme 1, résultat des entretiens bilatéraux de novembre 2025 | Montants                                              |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Région Auvergne Rhône Alpes                                                                             | 19,5 M€ <sub>2024</sub> ; 21,3 M€ <sub>courants</sub> |
| Département de la Savoie                                                                                | 14,6 M€ <sub>2024</sub> ; 15,9 M€ <sub>courants</sub> |
| Grand Chambéry                                                                                          | 33,9 M€ <sub>2024</sub> ; 36,8 M€ <sub>courants</sub> |
| Grand Lac                                                                                               | 14,3 M€ <sub>2024</sub> ; 15,5 M€ <sub>courants</sub> |
| Cœur de Savoie                                                                                          | 8,9 M€ <sub>2024</sub> ; 9,6 M€ <sub>courants</sub>   |
| Bloc SYMOS                                                                                              | 6,1 M€ <sub>2024</sub> ; 6,7 M€ <sub>courants</sub>   |
| Val Guiers                                                                                              | 2,1 M€ <sub>2024</sub> ; 2,3 M€ <sub>courants</sub>   |
| Lac d'Aiguebelette                                                                                      | 1,3 M€ <sub>2024</sub> ; 1,4 M€ <sub>courants</sub>   |

*Tableau 7 : Total des engagements des partenaires à l'horizon de court terme 1 (2026-2029)*

**Parmi les aménagements dont la mise en service est programmée à l'horizon court terme 1 (2026-2029), seuls les aménagements des gares existantes (1,6 M€<sub>courants</sub> ; 1,5 M€<sub>2024</sub> avant 2030) doivent encore trouver un financement.** Cet état de fait s'explique en particulier par le calendrier des études RADAR, qui n'a pas permis d'aborder le sujet lors des entretiens bilatéraux dédiés au financement. Un affinage gare par gare des études et investissements à réaliser en priorité à très court terme doit encore être réalisé.

#### 6.4.3. La Région finance en totalité les investissements sur le matériel roulant et les ateliers de maintenance

**Conformément à son rôle d'autorité organisatrice des TER, la Région Auvergne-Rhône-Alpes finance intégralement les besoins supplémentaires en matériel roulant ferroviaire et en atelier de maintenance et de remisage nécessaires à la mise en œuvre du SERM de Chambéry.**

Ces besoins sont estimés à 380 M€<sub>courants</sub> (296 M€<sub>2024</sub>) dans le cadre du SERM, répartis comme suit :

- Entre 2026 et 2034 (horizons de court terme 1 et 2) : 46 M€<sub>courants</sub> (39 M€<sub>2024</sub>) pour les ateliers de maintenance et 135 M€<sub>courants</sub> (115 M€<sub>2024</sub>) pour le renouvellement du matériel roulant ;
- Entre 2035 et 2040 (horizons de moyen terme 1 et 2) : 72 M€<sub>courants</sub> (57 M€<sub>2024</sub>) ;
- Au-delà de 2040 (horizon de long terme) : 127 M€<sub>courants</sub> (85 M€<sub>2024</sub>).

#### 6.4.4. Des cofinancements peuvent être apportés par l'Etat à court terme via l'avenant mobilité du CPER

**A court terme, l'avenant mobilité au Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2023 – 2027 entre l'État et la Région Auvergne-Rhône-Alpes flèche une enveloppe dédiée aux « engagements des premières études et opérations sur les SERM de Grenoble, Clermont, Chambéry, franco-suisse et Saint-Étienne », pour une contribution de l'Etat de 20 M€<sub>courants</sub> sur les cinq SERM.** Pour le SERM de Chambéry, cette ligne constitue un premier socle de cofinancement du SERM par l'État pour les premières années.

Ces engagements restent cependant encore insuffisants au regard du besoin global estimé par le SERM, et appellent une montée en charge progressive des engagements de l'Etat, postérieurement à 2027.

Dans le cadre du présent dossier et conformément aux recommandations de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, il est ainsi pris l'hypothèse que l'Etat apportera un cofinancement

sur les investissements d'infrastructures ferroviaires, par voie budgétaire. L'hypothèse prise est que ce co-financement suivra les clés actuelles de répartition de financement du CPER, soit un financement à 50 % pour les études et à 33 % pour les travaux. Avec une hypothèse de répartition des coûts à 15 % pour les études et 85 % pour les travaux, ceci conduit à **une hypothèse résultante de co-financement Etat de 35 % pour les investissements ferroviaires, soit 181 M€<sub>courants</sub> (146 M€<sub>2024</sub>) sur la chronique SERM. Ces hypothèses de travail devront être ajustées, conformément aux dispositions de la future loi cadre, faisant suite aux travaux de la conférence de financement Ambition France Transport.**

#### 6.4.5. Un ensemble d'études doit encore trouver son financement pour concrétiser les sauts d'offre à venir

Dans ce contexte, la démarche de préfiguration a permis d'identifier un ensemble d'études à lancer dès la fin de la phase de préfiguration afin de concrétiser l'ambition de service du SERM et pouvant être cofinancés par les crédits CPER. Il s'agit de disposer, à très court terme, d'un socle d'études suffisamment avancé pour engager les premiers déploiements concrets, sécuriser les arbitrages et nourrir les futures programmations contractuelles.

Les études à initier à court terme concernent :

- Etudes préliminaires, études d'avant-projet et études de projet (EP, AVP, PRO) de l'aménagement des trois premières nouvelles haltes : Voglans, Sainte-Hélène-du-Lac et Chignin, dont la mise en service est programmée d'ici 2033 ;
- Etudes préliminaires (EP) pour les aménagements sur la ligne Chambéry – Pont-de-Beauvoisin : terminus, halte et évitement de Cognin, dont les mises en services sont prévues entre 2035 et 2040 ;
- Etudes préliminaires (EP) pour la réalisation de la voie réservée vers Technolac, dont la mise en service est programmée d'ici 2033 ;
- Etudes préliminaires (EP) pour la réalisation de la troisième voie entre Aix-les-Bains et Voglans, dont la mise en service est prévue d'ici 2040 ;
- Etude de criticité des passages à niveaux concernés par le développement du SERM.
- Etude d'opportunité pour la mise en place d'une ligne de cars express entre Chambéry et Annecy.

A noter qu'à ce stade, des chiffrages détaillés du coût de ces études ne sont pas disponibles. Il est ainsi fait l'hypothèse *conservatrice* que les études préliminaires représentent 1 % du total de l'investissement prévu, et que l'ensemble EP+AVP+PRO représente 15 % du total de l'investissement prévu.

**Au terme des comités de pilotage des 20 et 26 novembre 2025, les partenaires du bloc local se sont engagés à financer collectivement les études préliminaires des nouvelles haltes ferroviaires (estimées à 600 k€<sub>2024</sub>) ainsi que celles des études préliminaires pour aménagements sur la ligne Chambéry – Pont-de-Beauvoisin (estimés à 1 M€<sub>2024</sub>).** Ces engagements sont pris dans l'hypothèse d'un co-financement à parité avec l'Etat, conformément aux hypothèses CPER.

**Les études d'avant-projet et de projet concernant les nouvelles haltes sont renvoyées à une décision ultérieure** : l'ambition est en effet de s'appuyer sur les résultats des études préliminaires afin de confirmer la pertinence de la réalisation de l'ensemble de ces haltes, et le cas échéant de proposer une priorisation entre elles.

Concernant la troisième voie entre Aix-les-Bains et Voglans, les partenaires ont souhaité que celle-ci apparaisse dans la chronique de financement, en cohérence avec les indications préliminaires de SNCF Réseau et afin de témoigner de la crédibilité de leur engagement. Cependant, compte tenu de l'incertitude encore persistante sur la nécessité de réaliser cet aménagement et de l'impact de la hausse du trafic de fret sur le dimensionnement du besoin,

les partenaires ont demandé à SNCF Réseau, lors des comités de pilotage des 20 et 26 novembre 2025, de démontrer plus finement le besoin et l’attribution de l’ouvrage au périmètre du SERM. Le financement des études préliminaires à la réalisation de la troisième voie entre Aix-les-Bains et Voglans sera ainsi conditionné au résultat de cette analyse.

Concernant les études de criticité des passages à niveau, les partenaires s’accordent sur l’importance d’une analyse plus poussée des besoins d’investissement en matière de passage à niveau. Ils demandent préalablement à SNCF Réseau de préciser les contours de cette analyse, et de proposer un chiffrage ainsi qu’un plan d’action.

6.4.6. Au global, un reste à financer limité à très court terme

| Investissements                                                                                | Montants                                            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| Aménagement des gares existantes – Phase 1 : mise en service d’ici 2030                        | 1,5 M€ <sub>2024</sub> ; 1,6 M€ <sub>courants</sub> |
| Etudes                                                                                         | Montants                                            |
| Etudes de criticité des passages à niveaux                                                     | A préciser                                          |
| Etudes préliminaires pour la réalisation de la voie réservée vers Technolac                    | 227 k€ <sub>2024</sub> ; 265 k€ <sub>courants</sub> |
| Etude d’opportunité pour la mise en place d’une ligne de cars express entre Chambéry et Annecy | A définir                                           |

Tableau 8 : Eléments restant à financer à l’horizon de court terme 1 (2026-2029)

Par ailleurs, comme indiqué, le financement des études préliminaires (EP) pour la réalisation de la troisième voie entre Aix-les-Bains et Voglans et des études de projet et d’avant-projet (AVP, PRO) des nouvelles haltes de Voglans, Sainte-Hélène-du-Lac et Chignin, sont renvoyés à des décisions ultérieures.

## 6.5. Un financement au-delà de 2030, à la fois via voie budgétaire et via la levée de dette

Pour le financement du SERM de Chambéry au-delà de 2030, les partenaires souhaitent envisager le recours à une ingénierie financière fondée sur l’emprunt à long terme, via une société de projet, inspirée des modèles de financement de la Société des grands projets pour le Grand Paris Express. Une telle approche supposerait l’identification d’une ou plusieurs ressources dédiées affectées à une structure de portage (de type société de projet) pour le remboursement de l’emprunt.

6.5.1. Des simulations permettent d’identifier un niveau de charge fiscale adéquat pour le territoire

Les modélisations théoriques prévoient un financement **mixte** des coûts d’investissement du SERM de Chambéry par le biais d’un mécanisme de levée de dette (avec affectation de recettes fiscales dédiées restant à définir) et de ressources budgétaires. L’objectif de ces modélisations est de disposer **d’ordres de grandeur** en termes de ressources nouvelles dédiées à affecter au remboursement de l’emprunt.

**Les simulations financières sont réalisées en prenant en compte les seuls montants restant à financer à partir de 2030, soit un total de 528 M€<sub>courants</sub> (428 M€<sub>2024</sub>)** : les investissements de l’horizon court terme 1 (2026-2029) sont considérés comme étant financés (à l’exception des aménagements des gares existantes, mais qui doivent trouver un financement par voie budgétaire à très court terme), tout comme le matériel roulant, financé par la Région. Comme indiqué, une hypothèse de co-financement par l’Etat de 35% des

investissements ferroviaires (dont nouvelles haltes, hors aménagements gares existantes) est également prise, conformément aux clés de répartition des CPER actuels.

Les principales hypothèses de modélisation sont les suivantes :

- La contribution fiscale nécessaire serait progressive, par paliers calés sur les principaux horizons de saut d’offre du SERM de Chambéry : 2030, 2035 et 2040 ;
- Une inflation moyenne à 2%, un emprunt à 3,2% avec un amortissement total de dette en 2080.

| Option A                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Option B                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>60% du « reste à financer » des opérations du SERM via un recours à l’emprunt</b>                                                                                                                                                                                                         | <b>30% du « reste à financer » des opérations du SERM via un recours à l’emprunt</b>                                                                                                                                                                                                         |
| ~ 307 M€ <sub>courants</sub> d’investissements                                                                                                                                                                                                                                               | ~ 154 M€ <sub>2024</sub> d’investissements                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Mise en place dès 2030                                                                                                                                                                                                                                                                       | Mise en place dès 2030                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Besoin en recettes nouvelles affectées :</b></li> <li>~ 3,9 M€<sub>courants</sub>/an en 2030,</li> <li>~ 6,4 M€<sub>courants</sub>/an en 2035,</li> <li>~ 9,5 M€<sub>courants</sub>/an en 2040 jusqu'en 2080 (inflation de 2% par an)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Besoin en recettes nouvelles affectées :</b></li> <li>~ 1,9 M€<sub>courants</sub>/an en 2030,</li> <li>~ 3,2 M€<sub>courants</sub>/an en 2035,</li> <li>~ 4,7 M€<sub>courants</sub>/an en 2040 jusqu'en 2080 (inflation de 2% par an)</li> </ul> |

Tableau 9 : Modélisation d’une ressource fiscale progressive affectée à une société de projet, en millions d’euros courants

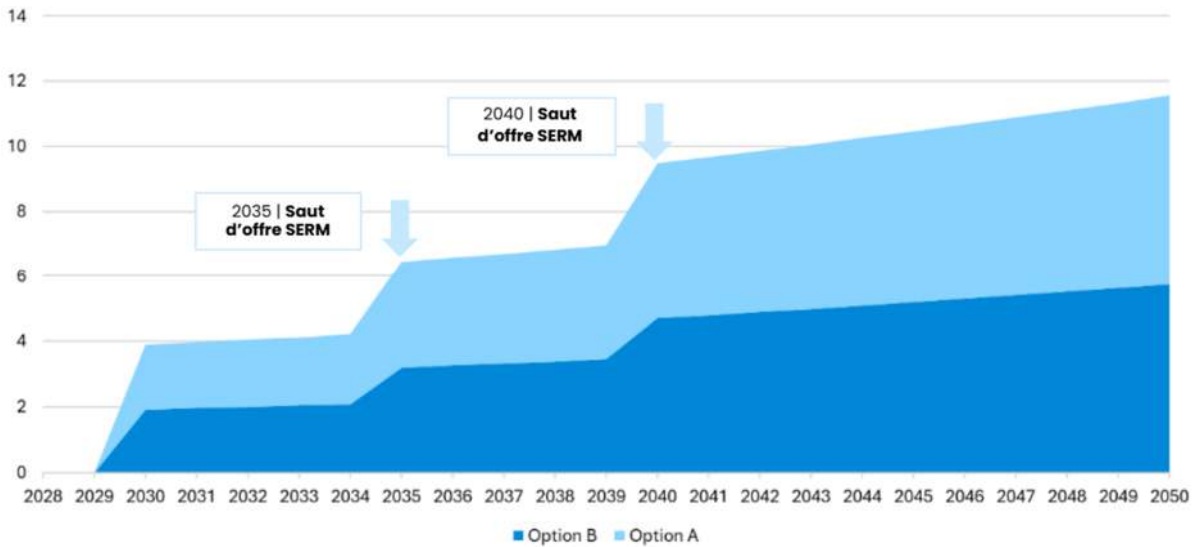


Figure 26 : Modélisation d’une ressource fiscale progressive affectée à une société de projet, en millions d’euros courants

### 6.5.2. Les paniers de recettes possibles pour le remboursement de cet emprunt sont variés

Les partenaires du SERM de Chambéry ont souhaité qu’un recours à un large panel de ressources soit étudié, notamment dans le sillon des travaux menés dans le cadre de la conférence nationale Ambition France Transports. L’évocation de ces ressources n’engage nullement l’ensemble des parties prenantes au projet et ne préjuge pas des mécanismes de

financement susceptibles d'être instaurés en loi de finances et des éventuels engagements de l'Etat. Certains leviers nationaux ont notamment été abordés dans l'objectif de créer une ressource financière pérenne et diversifiée pour le SERM par exemple via :

- La captation de la plus-value foncière ;
- Les ressources issues des renégociations des concessions autoroutières ;
- La redevance locale liée aux mobilités ;
- L'écocontribution poids-lourds ;
- La taxe de solidarité sur les billets d'avion ;
- Les péages urbains ;
- Les quotas carbone (ETS) ;
- La surtaxation des certificats d'immatriculation.

Sur le modèle du financement des *sociétés de projet*, ont en particulier été étudiées à titre illustratif :

- Une **taxe additionnelle à la taxe de séjour** : l'imposition d'une taxe additionnelle à la taxe de séjour de 34 % (taux employé pour le financement des projets de lignes ferroviaires à grande vitesse : GPSO, LNPCA, LNMP) conduirait à une recette de **0,9 M€<sub>2024</sub>/an** sur le territoire du SERM ;
- Une **taxe sur les locaux à usage de bureaux, locaux commerciaux, locaux de stockage et surfaces de stationnement (TSB)** : un produit total potentiel corrélé aux revenus par habitant (reflet de l'activité et donc du foncier économique) est simulé en fonction des PIB départementaux. En appliquant les tarifs aux niveaux les plus bas pratiqués en Île-de-France pour le financement du Grand Paris Express, le potentiel fiscal est estimé à **6 M€<sub>2024</sub>/an** à l'échelle du SERM. Ce potentiel pourrait être confirmé par une analyse plus fine par des données locales sur le foncier économique imposables à la TSB ;
- **La taxe spéciale d'équipement (TSE)** : impôt par répartition dont le produit global attendu déterminé est voté par les EPCI puis réparti entre les redevables. Par exemple, pour un produit cible de TSE de **4,5 M€<sub>2024</sub>/an** (équivalent à une hausse d'un point de taxe foncière) sur le périmètre du SERM, les hausses de taxes.

| Périmètre SERM                   | Taxe foncière | TFPNB    | THRS      | CFE         |
|----------------------------------|---------------|----------|-----------|-------------|
| Produit additionnel par impôt/an | 3 057 125 €   | 47 540 € | 170 102 € | 1 225 233 € |
| Évolution du taux par impôt      | 0,7%          | 1,5%     | 0,4%      | 1%          |

*Tableau 10 : Composition d'une taxe spéciale d'équipement d'un produit cible de 4,5 M€<sub>2024</sub>/an sur le territoire du SERM de Chambéry*

Dans une logique d'exploration de l'ensemble des leviers potentiels avant d'approfondir l'analyse par des études spécifiques dans des phases ultérieures, la **captation des plus-values foncières** pourrait également constituer une autre source de revenus à mobiliser pour assurer le financement du projet. Il s'agirait dès lors de capter une fraction des gains socio-économiques engendrés par l'amélioration de la desserte résultant des investissements réalisés.

---

## 7. *Schéma de gouvernance*

---

Afin de garantir la réalisation du SERM de Chambéry dans le respect du programme, des coûts et des délais, les partenaires de la préfiguration –la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Département de la Savoie, les communautés d'agglomération de Grand Chambéry et de Grand Lac, les communautés de communes de Cœur de Savoie, Val Guiers, Yenne et du Lac d'Aiguebelette, le Syndicat Mixte de l'Avant-Pays Savoyard, le Syndicat des Mobilités de l'Ouest Savoyard (SYMOS), la Société des grands projets, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions – ont défini ensemble les grands principes de gouvernance du projet. Ce cadre vise à assurer une **coordination durable entre tous les acteurs impliqués dans le déploiement du SERM**.

Cette démarche traduit la **volonté commune des acteurs locaux de dépasser les limites administratives** pour répondre aux besoins concrets du territoire chambérien et de ses habitants. Le SERM de Chambéry s'appuie sur une dynamique interterritoriale forte, intégrant les enjeux de mobilité quotidienne, d'accès à l'emploi, de transition écologique et de cohésion sociale. L'objectif est de donner au territoire un cadre d'action adapté à ses réalités, en renforçant son autonomie dans la définition de l'offre de transport locale et en s'affranchissant partiellement des logiques de centralisation métropolitaine.

## 7.1. Un contexte local marqué par un portage fort et concerté des enjeux de mobilité

### 7.1.1. Le territoire du SERM de Chambéry bénéficie d'initiatives locales structurantes démontrant une capacité de coopération efficace

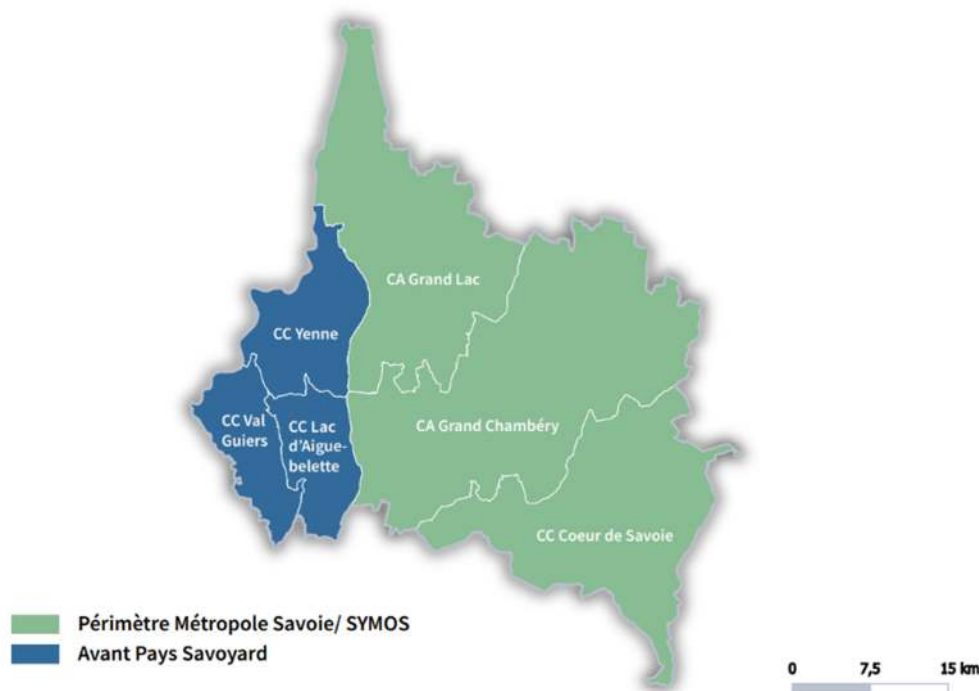


Figure 27 : Périmètre de la gouvernance

**Le territoire se distingue par une gouvernance locale particulièrement dynamique, portée par des partenariats solides entre collectivités territoriales, syndicats mixtes et agences spécialisées.** Cette organisation permet de structurer une offre de mobilité intégrée, adaptée aux besoins des habitants et des acteurs économiques, et de dépasser les frontières administratives traditionnelles.

**Le syndicat mixte Métropole Savoie constitue une structure de coopération intercommunale de référence à l'échelle du bassin chambérien,** depuis 1996. Il regroupe les trois intercommunalités les plus urbanisées du SERM – Grand Chambéry, Grand Lac et Cœur de Savoie. Depuis sa création, le syndicat mixte Métropole Savoie s'est distingué par une approche de planification territoriale élargie, et assure notamment la maîtrise d'ouvrage et le suivi du schéma de cohérence territoriale (SCoT), adopté pour la première fois en 2005 et révisé en 2020. Il pilote en outre des démarches structurantes telles que la mise en place d'une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) ou la coordination des politiques de mobilité à l'échelle intercommunale, notamment en tant que chef de file du bloc local dans les instances de l'étoile ferroviaire de Chambéry (EFC). Le syndicat mixte Métropole Savoie a également joué un rôle moteur dans l'émergence du SERM de Chambéry, en étant à l'initiative de la constitution du dossier minute du SERM ayant conduit à la labellisation du projet et au lancement de la phase de préfiguration.

**Sur le même périmètre géographique a été créé, en 2024, le Syndicat des Mobilités de l'Ouest Savoyard (SYMOS)**, à l'initiative conjointe du Département de la Savoie, Grand Chambéry, Grand Lac et Cœur de Savoie. Le SYMOS répond à une volonté de meilleure intégration de l'exploitation des services de transport sur le territoire. Cette structure intercommunale, de forme juridique « syndicat mixte ouvert, dit SRU » a pour vocation de renforcer la coopération entre ses membres en matière de mobilité, en favorisant l'intermodalité et l'intégration des offres de transport sur son territoire. Il s'attache notamment à coordonner les services de mobilité organisés par les trois agglomérations, et à programmer les investissements nécessaires dans les infrastructures de transport. Le SYMOS est partenaire de la préfiguration et a contribué techniquement à l'élaboration du dossier de statut du SERM. Il a établi en 2025 un schéma des mobilités à l'échelle du bassin de vie dont les résultats ont été versés à la démarche du SERM et incarne la volonté politique de développement des corridors express routiers entre les 3 AOM.

**Dans l'Avant-Pays Savoyard, le Syndicat Mixte de l'Avant-Pays Savoyard (SMAPS) structure la coopération des communautés de communes de son territoire**, depuis 1995. Le SMAPS a pour vocation de mutualiser les compétences d'ingénierie et de développement territorial au service de ses membres en organisant la réflexion stratégique et la mise en œuvre de projets structurants à l'échelle de l'Avant-Pays Savoyard. Il conduit en particulier des actions de planification, via l'élaboration et le suivi du SCoT de l'Avant-Pays Savoyard, mais aussi dans le domaine des mobilités, via un schéma directeur cyclable (2021) et un récent schéma de mobilité simplifié. Le SMAPS joue ainsi un rôle clé dans la coordination des politiques publiques et le développement équilibré du territoire, en favorisant la coopération intercommunale et l'accès à des ressources d'ingénierie partagées. Il est un partenaire de la préfiguration du SERM, en représentant ses membres.

**En parallèle, les collectivités du SERM de Chambéry ont su se doter d'outils techniques et d'agences spécialisées permettant de répondre aux besoins du territoire, par une approche collective et intégrée sur l'ensemble du périmètre de l'actuel SERM :**

- Un outil de modélisation de transports, le **modèle multimodal de déplacements de l'ouest savoyard (MODEOS)** a été créé en 2012 à l'initiative de plusieurs partenaires publics, dont Métropole Savoie, le Département de la Savoie, l'État, la Région Rhône-Alpes, Grand Chambéry, Grand Lac, le SMAPS et la chambre de commerce et d'industrie de Savoie. Cet outil constitue un premier jalon de coopération territoriale de planification des transports dans les limites de l'actuel SERM. Couplé aux résultats de la récente enquête mobilité certifiée Cerema (EMC<sup>2</sup>) menée en 2022 sur l'ensemble du territoire du SERM, MODEOS fournit aux acteurs publics un outil de modélisation pour anticiper les évolutions de flux, évaluer l'impact des projets d'infrastructures et orienter les choix d'aménagement. Ce dispositif favorise une approche concertée et prospective de la mobilité à l'échelle du SERM, et renforce la cohérence des projets portés ;
- **L'Agence Alpine des Territoires (AGATE)** est une structure d'ingénierie créée en 2018 pour rassembler les compétences d'agences préexistantes œuvrant sur l'ensemble du territoire du Département de la Savoie, et s'impose comme un partenaire stratégique pour la planification et l'aide à la décision. L'AGATE est l'opérateur de MODEOS depuis 2019 ;
- **L'agence Écomobilité Savoie Mont Blanc**, société publique locale œuvrant en Savoie et Haute-Savoie, joue un rôle moteur dans l'accompagnement des collectivités et la promotion des mobilités durables. Elle intervient concrètement en exploitant des services de location de vélos longue durée, en animant des dispositifs de covoiturage, ou encore en accompagnant la mise en place de plans de mobilité scolaire et d'entreprise. Son action, sous l'égide des collectivités actionnaires, contribue à ancrer les mobilités actives et partagées dans le quotidien du territoire, tout en favorisant l'innovation et l'expérimentation.

Ainsi, la gouvernance locale, fondée sur des partenariats solides, constitue d'ores et déjà un atout majeur pour répondre aux défis de la mobilité et accompagner la transition vers des solutions plus durables et inclusives. Ces structures ont largement été associées à la démarche du SERM : le SYMOS et le SMAPS sont des partenaires préfigurateurs, le modèle MODEOS a été exploité pour la modélisation du SERM, et Métropole Savoie a été largement associée aux instances du SERM via une convergence des réunions entre le SERM et l'étoile ferroviaire de Chambéry (EFC).

#### 7.1.2. Le territoire du SERM est multipolaire et interdépendant

Le SERM de Chambéry s'inscrit dans un bassin de vie vaste et diversifié, **couvrant près de 300 000 habitants et 141 communes**, structuré autour de pôles d'emploi majeurs comme Chambéry, Aix-les-Bains et Montmélian, mais aussi de centralités rurales et de territoires périurbains. Ce territoire, à la fois dense et multipolaire, se caractérise par une forte interdépendance fonctionnelle entre ses différentes composantes et une imbrication des compétences institutionnelles en matière de mobilité.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes, en tant qu'autorité organisatrice des mobilités à l'échelle régionale, joue un rôle structurant dans l'organisation, le financement et le fonctionnement des services ferroviaires. La Région exerce également la fonction d'AOM locale dans l'Avant-Pays Savoyard, assurant ainsi la continuité et la cohérence de l'offre de mobilité sur ce secteur en l'absence d'une autorité locale dédiée. Les EPCI de Grand Chambéry, Grand Lac et Cœur de Savoie exercent quant à eux la compétence d'AOM locales sur leurs territoires respectifs.

Les EPCI du territoire (Grand Chambéry, Grand Lac, Cœur de Savoie, Val Guiers, Yenne et Lac d'Aiguebelette), le Département de la Savoie, les syndicats mixtes exercent quant à eux des compétences clés en matière d'intermodalité, de voirie et de mobilité de proximité. Cette organisation, fondée sur la complémentarité des acteurs et la mutualisation des moyens, permet de répondre aux besoins variés du territoire et ainsi garantir une gouvernance adaptée aux enjeux locaux.

#### 7.1.3. La formalisation du cadre de gouvernance du SERM est le fruit d'un travail continu

**Les coopérations locales se sont traduites, jusqu'à présent, par des conventionnements ponctuels et successifs** réunissant, selon les sujets, l'État, les collectivités territoriales ou les maîtres d'ouvrage (en particulier SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions). Si les Contrats de Plan Etat-Régions constituent un cadre de développement entre l'Etat et la Région, la mise en œuvre des projets d'aménagement reste négociée, financée et contractualisée au cas par cas, sans associer l'ensemble des acteurs de la mobilité du territoire.

**La loi du 27 décembre 2023 relative aux SERM prévoit désormais la formalisation d'un cadre de gouvernance intégré, visant à organiser une coordination inter-maîtres d'ouvrage et à garantir la cohérence des actions sur l'ensemble du périmètre du SERM.** La loi prescrit qu'une entité dédiée à la gouvernance soit créée, qu'elle nomme *structure locale de coordination* (SLC), qui doit se charger du travail de coordination des maîtres d'ouvrage du SERM. La loi n'impose pas la forme juridique que doit prendre cette gouvernance, mais invite à ce que cette structure locale de coordination prenne la forme d'un GIP.

Un travail sur la gouvernance de la maîtrise d'ouvrage du SERM a été mené en continu au cours des différentes étapes de la phase de préfiguration tant au niveau technique que politique grâce à des entretiens bilatéraux avec les élus des partenaires de la préfiguration menés par la Société des grands projets, dédiés aux enjeux de gouvernance et de financement du SERM. Le comité de pilotage de clôture de la démarche de préfiguration,

tenu le 26 novembre 2025, a permis de valider le plan de gouvernance du SERM pour le court terme et a permis de présenter des perspectives de gouvernance pour le moyen terme.

## *7.2. Assurer la coordination des maîtrises d'ouvrages via une comitologie*

### 7.2.1. Les acteurs partagent l'objectif d'une gouvernance souple, adaptée à la réalité des besoins opérationnels

**Afin d'assurer une efficacité opérationnelle optimale, le dispositif de gouvernance du SERM de Chambéry sera mis en place de manière progressive, en l'adaptant finement aux besoins opérationnels de chacune des phases de déploiement.** Cette approche permettra à la fois de valoriser les dispositifs déjà existants et de garder ouvertes les différentes options de gouvernance susceptibles de s'avérer pertinentes à l'avenir.

Après le dépôt du dossier de demande de statut, les partenaires procéderont à une analyse comparative des différentes formes juridiques envisageables, afin de définir collectivement le schéma cible de la SLC.

### 7.2.2. Les instances de gouvernance préexistantes ne permettent pas de répondre aux besoins du SERM

Des réflexions ont été conduites afin d'envisager, parmi les structures de gouvernance existantes sur le territoire du SERM de Chambéry, lesquelles pourraient répondre aux objectifs de la gouvernance de la maîtrise d'ouvrage du SERM.

**Cette analyse a conduit à écarter les structures juridiques existantes, et en particulier les différents syndicats mixtes présents sur le territoire :** Métropole Savoie, Syndicat Mixte de l'Avant-Pays Savoyard (SMAPS), Syndicat des Mobilités de l'Ouest Savoyard (SYMOS). En effet, la forme juridique choisie pour la structure locale de coordination du SERM doit lui permettre d'exercer les missions qui lui sont confiées par la loi, et notamment d'associer des maîtres d'ouvrage qui soient à la fois des personnes morales de droit public (collectivités territoriales) et des personnes morales de droit privé (SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions). Les syndicats mixtes ne pouvant comprendre de personnes morales de droit privé, ces institutions doivent *de facto* être écartées pour opérer ce rôle de coordination opérationnelle.

**La comitologie de l'étoile ferroviaire de Chambéry (EFC), bien qu'efficace pour piloter les réflexions techniques ferroviaires, ne répond pas non plus pleinement aux attendus du SERM.** En effet, son périmètre se limite au mode ferroviaire et n'intègre pas l'ensemble des parties prenantes territoriales, notamment les communautés de communes de l'Avant-Pays Savoyard. Les échanges au sein de l'EFC restent centrés sur les enjeux techniques du réseau ferré, qui doivent naturellement se poursuivre dans ce cadre. Toutefois, il apparaît pertinent d'associer le comité technique de l'EFC à la future comitologie du SERM, afin de garantir la continuité des travaux ferroviaires tout en élargissant la gouvernance aux autres dimensions de la mobilité et aux acteurs du territoire.

**Dès lors, l'orientation retenue privilégie la reconduction du dispositif de comitologie instauré lors de la phase de préfiguration du SERM, celui-ci ayant démontré son efficacité et sa capacité à fédérer l'ensemble des partenaires autour d'une démarche partenariale structurante.** Celui-ci a consisté en un groupe de travail technique réunissant tous les partenaires, et coordonné par la Société des grands projets, dont les travaux ont été soumis à la validation des directrices et directeurs de services, puis à l'arbitrage et la décision

du comité de pilotage, réunissant les élus. La qualité du dialogue et la capacité à susciter l'adhésion des acteurs locaux constituent des atouts majeurs pour la réussite du SERM, justifiant la poursuite de cette méthode de travail collective et ouverte.

### 7.2.3. A court terme la structure locale de coordination serait déployée dans la continuité de la comitologie de la phase de préfiguration

#### 7.2.3.1. Ce cadre de gouvernance doit permettre de répondre aux besoins opérationnels de court terme du SERM

**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.**

| Investissements (période 2026-2029)                                                                                                 | Montants                |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| Réseau cyclable                                                                                                                     | 43,4 M€ <sub>2024</sub> |
| Flotte de vélo en location                                                                                                          | 2,8 M€ <sub>2024</sub>  |
| Matériel roulant ferroviaire et site de maintenance et de remisage                                                                  | 19 M€ <sub>2024</sub>   |
| Création nouveau dépôt de bus SYNCHRO – Phase 1                                                                                     | 21,7 M€ <sub>2024</sub> |
| Résorption de points noirs de sécurité routière                                                                                     | 6,9 M€ <sub>2024</sub>  |
| Corridors express - création ou déplacements d'arrêts                                                                               | 250 k€ <sub>2024</sub>  |
| Lignes de covoiturage                                                                                                               | 0,9 M€ <sub>2024</sub>  |
| Pôles d'échange multimodaux                                                                                                         | 5,8 M€ <sub>2024</sub>  |
| Aménagement des gares existantes                                                                                                    | 1,5 M€ <sub>2024</sub>  |
| Etudes                                                                                                                              | Montants                |
| Etudes préliminaires (EP) des nouvelles haltes : Voglans, Sainte-Hélène-du-Lac et Chignin                                           | 0,6 M€ <sub>2024</sub>  |
| Etudes préliminaires (EP) pour les aménagements sur la ligne Chambéry – Pont-de-Beauvoisin : terminus, halte et évitement de Cognin | 1 M€ <sub>2024</sub>    |
| Etude de criticité des passages à niveaux concernés par le développement du SERM.                                                   | à définir               |
| Etudes préliminaires pour la réalisation de la voie réservée vers Technolac                                                         | 227 k€ <sub>2024</sub>  |
| Etude d'opportunité pour la mise en place d'une ligne de cars express entre Chambéry et Annecy                                      | à définir               |

*Tableau 11 : Investissements du SERM à très court terme*

Comme le prévoit la loi sur les SERM, cette phase repose sur la création d'une structure locale de coordination (SLC), au sens de l'article L.1215-8 du code des transports<sup>24</sup>. Cette structure sera initialement organisée selon le modèle de comitologie mis en place lors de la phase de préfiguration du SERM de Chambéry.

Cette structure s'articule autour de deux niveaux de gouvernance :

- **Un organe de surveillance, réunissant les financeurs du projet** et organisé en deux instances : un comité technique (services et cadres dirigeants), et un comité de pilotage (élus). Dans la continuité de la démarche de préfiguration, les membres seraient appelés à être : État, Région Auvergne Rhône-Alpes, Département de la Savoie, Grand Chambéry, Grand Lac, Communautés de communes de Cœur de Savoie, de Val Guiers, de Yenne et du Lac d'Aiguebelette ;
- **Un organe de pilotage, composé de trois à cinq membres parmi les maîtres d'ouvrage, chargé d'assurer la coordination opérationnelle**, d'animer des groupes de travail techniques entre les maîtres d'ouvrage et d'animer la comitologie auprès de l'organe de surveillance. La liste des membres de cet organe peut compter SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, les collectivités maîtres d'ouvrage, ou encore la Société des grands projets si elle est désignée maître d'ouvrage.

<sup>24</sup> Pour mémoire, la notion de *structure locale de coordination* telle que définie par la loi, désigne le cadre de gouvernance de la maîtrise d'ouvrage du SERM indépendamment de sa forme juridique, qu'il s'agisse d'une simple comitologie ou d'une structure à personnalité morale.

Au-delà des maîtres d'ouvrage et des financeurs, la structure locale de coordination a vocation à associer plus largement les acteurs concernés par le SERM de Chambéry – syndicats mixtes, EPCI au-delà du périmètre du SERM, associations d'usagers, acteurs économiques et représentants de la société civile – dans le cadre d'instances de dialogue territorial à but d'échange et d'information, ou de comitologies complémentaires destinées à garantir un dialogue continu.

#### 7.2.3.2. Dès la phase de court terme, un corpus conventionnel est nécessaire au bon fonctionnement opérationnel du SERM de Chambéry

**Pour assurer la conformité juridique du déploiement de la structure locale de coordination (SLC) du SERM de Chambéry, il sera nécessaire de prévoir une convention de suivi.** Cette dernière désigne la convention passée, en application de l'article L. 1215-8 du code des transports, par la SLC avec les financeurs du SERM.

Plus spécifiquement, les parties prenantes de la convention de suivi sont :

- D'une part l'État, les autorités organisatrices de la mobilité concernées (Région Auvergne-Rhône-Alpes, Grand Chambéry, Grand Lac, Cœur de Savoie) ainsi que les autres collectivités territoriales financeuses du SERM (Département de la Savoie, CC Val Guiers, CC Yenne, CC Lac d'Aiguebelette).
- D'autre part, la structure locale de coordination (SLC). A court terme, la SLC étant constituée d'une comitologie, ne disposant pas de la personnalité juridique, la convention de suivi devra être signée par l'ensemble des maîtres d'ouvrage qui en sont membres, et notamment SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

**La convention de suivi a vocation à porter la feuille de route du SERM.** Élaborée à partir des éléments du dossier de demande de statut validés par l'arrêté ministériel d'octroi, cette feuille de route constitue le document de référence fixant les engagements collectifs des partenaires. La convention de suivi est signée pour dix ans et révisée au minimum tous les trois ans.

La convention de suivi précise :

- L'offre de service cible, par mode et par territoire, ainsi que son évolution dans le temps et les infrastructures nécessaires aux sauts d'offre de transport ;
- Les objectifs de performance et de qualité ;
- Les objectifs de coûts, de délais et l'ordonnancement des opérations dans le temps ;
- Les objectifs de sécurité d'exploitation et d'interopérabilité des équipements projetés.

Enfin, la *convention de suivi* prévoira les modalités d'actualisation progressive de la gouvernance et son évolution vers un cadre stabilisé des phases ultérieures, dans un calendrier à définir collectivement.

**Les objectifs de la feuille de route du SERM sont à leur tour déclinés pour chaque opération dans des feuilles de route opérationnelles, spécifiques par maître d'ouvrage.** Ces documents précisent les actions à conduire, les échéances, les indicateurs de suivi et les interfaces à maîtriser, permettant ainsi la conduite opérationnelle du rôle de coordination de la SLC. En miroir des objectifs stratégiques du SERM, ces feuilles de route opérationnelles déterminent, pour chaque opération :

- Les objectifs fonctionnels ;
- Les objectifs de performance et de qualité ;
- Les objectifs de coûts et de délais de l'opération ;
- Les objectifs de sécurité d'exploitation et d'interopérabilité des équipements projetés.

**En pratique, ces feuilles de route opérationnelles seront également intégrées à la convention de suivi signée par les maîtres d'ouvrage.** A terme, si une structure locale de coordination avec personnalité morale est retenue, elle pourra donner lieu à un

conventionnement spécifique, directement entre la SLC et le maître d'ouvrage concerné, via une convention d'objectifs et de moyens portant chaque feuille de route opérationnelle concernée.

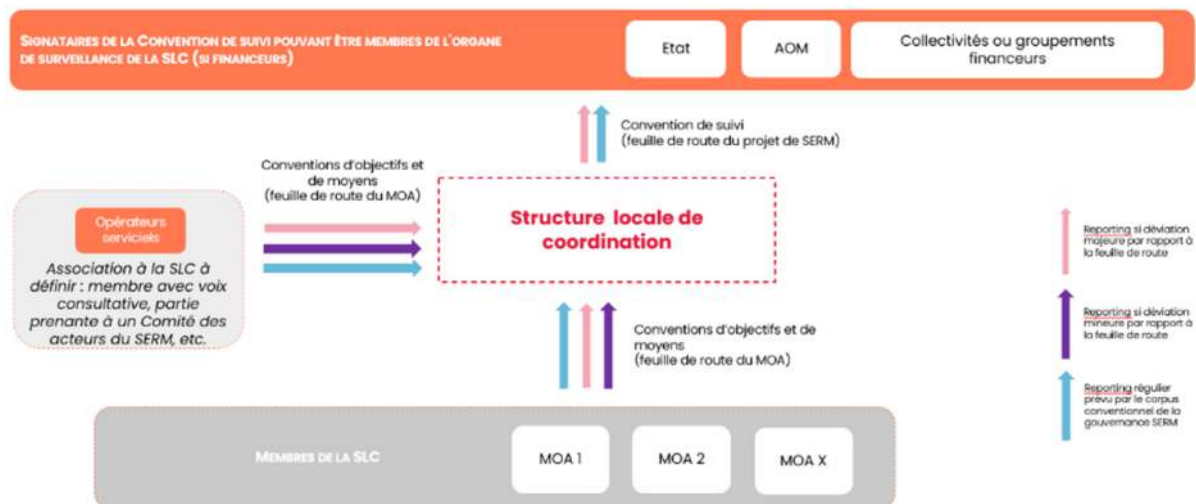


Figure 28 : Vision schématique des liens contractuels de la SLC

7.2.4. A 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

**Compte tenu de la montée en puissance du SERM de Chambéry et de la complexité croissante de son financement, une évolution progressive de la structure locale de coordination (SLC) vers une forme juridique dotée de la personnalité morale pourrait être envisagée.** La loi SERM ouvre cette possibilité, notamment via le GIP, sans l'imposer, afin d'adapter la gouvernance à l'ampleur des investissements et à la durée du SERM. En pratique, à l'horizon 2028, il est envisagé que le financement du SERM de Chambéry puisse reposer sur des mécanismes *ad hoc*, tels que la levée de dette via une société de projet<sup>25</sup> ou l'affectation de ressources spécifiques. Dans ce contexte, une structuration plus formelle de la structure locale de coordination (SLC) pourrait s'avérer pertinente, bien que non obligatoire. À l'inverse, tant que le projet demeure financé selon des schémas budgétaires classiques, la nécessité d'une structuration plus poussée de la SLC, que celle envisagée sous la forme de comitologie, n'apparaît pas avérée.

Sur le plan financier, cette évolution faciliterait la gestion et le suivi des flux liés au programme d'investissements ainsi que celui des engagements pris. **Opérationnellement, la SLC avec personnalité morale pourrait assurer le suivi des contributions financières pour le compte des maîtres d'ouvrage.** Les modalités de ce suivi restent cependant à instruire. Le niveau de maîtrise des flux financiers par la SLC dépendrait *a priori* de l'origine des ressources et pourrait aller : (i) d'une simple information, sans gel possible, pour les flux provenant de l'Etat ou des collectivités impliquées dans le projet à (ii) une maîtrise réelle, via une centralisation par la SLC pour les flux provenant d'une société de projet dédiée. Les maîtres d'ouvrage resteraient en tout état de cause responsables de l'engagement, du paiement et de l'exécution de leurs opérations respectives, la SLC assurant quant à elle la coordination et le suivi consolidé des coûts, délais et résultats.

Le passage à cette structure locale de coordination dotée de la personnalité morale permettrait en outre de pérenniser la coopération interinstitutionnelle engagée en

<sup>25</sup> Une société de projet permet de financer le projet via le recours à la dette sur des maturités longues (50 ans après la mise en service, de l'ordre de grandeur de la durée de vie des actifs financés), ce que ne permet pas le recours classique à la dette par les collectivités. Il s'agit d'une possibilité ouverte par la loi SERM.

préfiguration, en offrant un cadre robuste, lisible, et évolutif pour l'exécution du SERM de Chambéry, en articulation avec les partenaires (État, autorités organisatrices de la mobilité et collectivités territoriales financeuses).

| Dans l'immédiat, dès l'octroi du statut de SERM                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Par la suite, en lien avec le modèle de financement                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Coordination via <b>une structure locale de coordination (SLC)</b> des maîtres d'ouvrage sous forme de <b>comitologie classique (COPIL/COTECH)</b> en continuité avec l'organisation de la <b>phase de préfiguration du SERM</b>.</p> <p><b>Organisation souple et éprouvée, sans personnalité morale</b>, devant être formalisée <b>post statut</b> via une convention de suivi, pour la réalisation des premiers objets sur le SERM.</p> <p>Nécessité <b>d'articulation</b> et de <b>coordination</b> avec le comité technique de l'étoile ferroviaire de Chambéry (EFC)</p> | <p><b>Envisager la mise en place d'une structure locale de coordination dotée de la personnalité morale</b>, par exemple en cas de recours au modèle de financement des sociétés de projet pour le financement du SERM.</p> <p>Articulation à construire entre la gouvernance de la maîtrise d'ouvrage du SERM avec une <b>ingénierie financière de société de projet</b> : levée de dette et sanctuarisation de recettes pour le financement du projet.</p> |

Tableau 12 : Plan d'action séquentiel de la gouvernance du SERM

## 7.3. Des rôles complémentaires des partenaires dans la structure locale de coordination

### 7.3.1. L'organe de surveillance réunit les financeurs et surveille l'action de l'organe de pilotage

**L'organe de surveillance a vocation à réunir les financeurs du SERM de Chambéry : État, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Département de la Savoie, Grand Chambéry, Grand Lac, Cœur de Savoie, Val Guiers, Yenne, Lac d'Aiguebelette.**

Il a pour mission de surveiller l'action de l'organe de pilotage (composé de 3 à 5 maîtres d'ouvrage), notamment le respect de la feuille de route et la coordination de l'ensemble des maîtres d'ouvrage du SERM, et décide des orientations à donner à la SLC au cours de la vie du projet :

Dans le cadre d'une SLC sans personnalité morale, l'organe de surveillance est organisé en deux instances :

- **Un comité de pilotage réunissant les élus, qui constitue l'instance décisionnelle** pour surveiller la mise en œuvre de la feuille de route du SERM et définir les grandes orientations nécessaires au déroulement du projet ;
- **Un comité technique réunissant services et cadres dirigeant qui instruit les sujets techniques et prépare les réunions du comité de pilotage, en proposant des arbitrages.** Le comité technique constitue également l'instance décisionnelle pour le périmètre technique dès lors que cela n'est pas la compétence du comité de pilotage : évolutions de feuille de route des maîtres d'ouvrage, sans incidence significative sur la feuille de route SERM ou les interfaces structurantes entre maîtres d'ouvrage, et dans le respect de l'enveloppe budgétaire validée en instance COPIL.

Des structures non-financières peuvent être associées aux instances de l'organe de surveillance, avec voix consultative. En fonction des modalités retenues, cela pourrait notamment être le cas du Syndicat Mixte de l'Avant-Pays Savoyard, ou du SYMOS.

Cet organe reçoit un compte rendu consolidé de l'ensemble des opérations, produit par les représentants des maîtres d'ouvrage membres de l'organe de pilotage, selon des modalités définies dans la convention de suivi et, le cas échéant, dans la convention constitutive de la structure locale de coordination (SLC) si elle est dotée de la personnalité morale. Ce compte rendu porte notamment sur l'avancement des marchés, la maîtrise foncière, l'état d'avancement des études et travaux, le suivi financier, la cartographie des risques et tout autre sujet transverse identifié.

A noter que les maîtres d'ouvrage membres de l'organe de pilotage participent aux instances de l'organe de surveillance, afin d'animer ou de rendre compte de l'avancement des travaux.

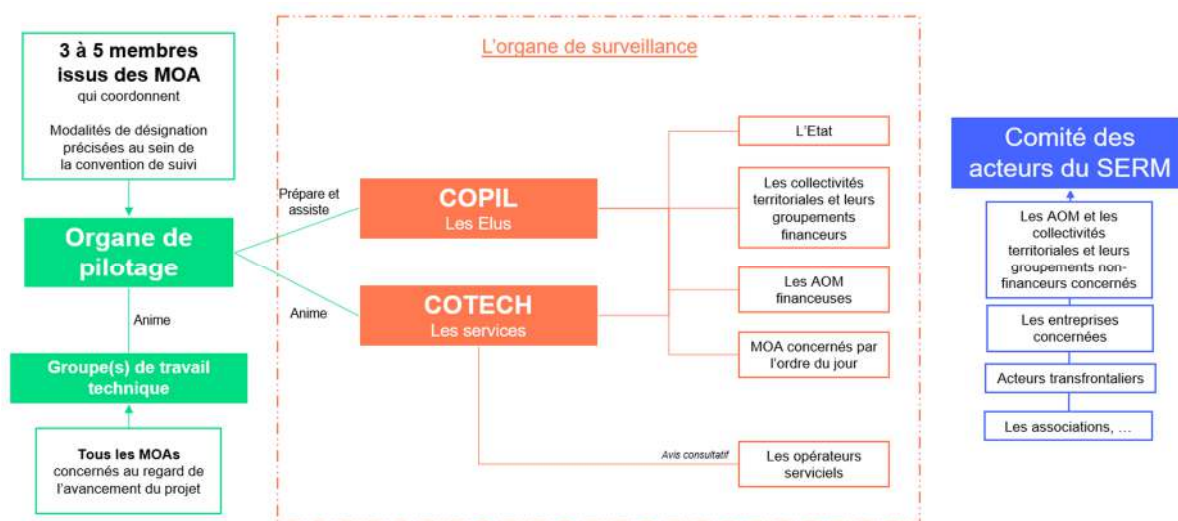


Figure 29 : Vision schématique du fonctionnement de la SLC

### 7.3.2. L'organe de pilotage, constitué de représentant des maîtres d'ouvrage, garantit la cohérence et le suivi de la mise en œuvre du SERM

**L'organe de pilotage, composé de 3 à 5 représentants des maîtres d'ouvrage, est chargé d'assurer la coordination opérationnelle du projet sous le contrôle de l'organe de surveillance.** Les membres sont désignés parmi les maîtres d'ouvrage.

Sans se substituer aux maîtres d'ouvrage des différentes opérations, l'organe de pilotage veille à la cohérence d'ensemble du SERM. Conformément à l'article L.1215-8 du Code des transports, ses missions principales sont les suivantes :

- **Suivi du bon respect des feuilles de route** : l'organe de pilotage conduit un suivi régulier des engagements pris par les maîtres d'ouvrage et instruit, le cas échéant, les événements susceptibles d'affecter la feuille de route du SERM. Chaque modification significative fait l'objet d'une instruction conjointe avec le maître d'ouvrage concerné, portant notamment sur :
  - La conformité avec les schémas de planification territoriale régionaux et locaux (SRADDET, SCOT) ;
  - Les incidences sur la feuille de route du SERM ;
  - Les impacts sur les interfaces avec les autres maîtres d'ouvrage, et par conséquent sur leur propre feuille de route.
- **Compte rendu** : sur la base d'échanges réguliers avec les maîtres d'ouvrage, l'organe de pilotage établit un compte rendu consolidé a minima annuel, présenté

à l'organe de surveillance et élabore un rapport d'activité public, tel que prévu à l'article L.1215-8 du Code des transports ;

- **Coordination entre les maîtres d'ouvrage** : il tient à jour une cartographie des interfaces structurantes entre les opérations constitutives du schéma d'ensemble, garantissant la cohérence technique et opérationnelle du SERM, et peut engager une procédure de médiation en cas de désaccord entre maîtres d'ouvrage.

Sans empiéter sur les prérogatives propres des maîtres d'ouvrage, l'organe de pilotage peut se voir confier des missions complémentaires de coordination ou d'appui technique. Il pourrait ainsi assurer la coordination des démarches administratives et de concertation, piloter des analyses transversales (études socio-économiques, diagnostics, prévisions de trafic) et définir la stratégie de communication à l'échelle du SERM, tout en respectant les prérogatives propres à chaque maître d'ouvrage.

**Les financeurs, pour leur part, conservent l'usage de leurs leviers financiers sur les opérations qu'ils soutiennent directement, dans le respect de la feuille de route du SERM.**

#### 7.3.3. Le comité des acteurs du SERM permet de poursuivre la démarche de dialogue territorial

En complément de l'organe de surveillance et de l'organe de pilotage, la SLC pourra mettre en place des instances d'association élargie, sans pouvoir décisionnel, mais dédiées au partage d'information, à la mise en cohérence et à la remontée d'alertes. Ces instances s'appuient sur les dispositifs éprouvés lors de l'élaboration concertée du dossier de demande de statut et du dialogue territorial. Elles intègrent également les phases de concertation du public, garantissant la traçabilité des contributions et leur prise en compte dans le pilotage du projet

#### 7.3.4. Les comitologies et établissements de coopération existants pourront être associés à la gouvernance du SERM

La gouvernance du SERM de Chambéry s'articule avec les comitologies préexistantes relatives aux opérations constitutives du schéma d'ensemble et, en particulier celles de l'étoile ferroviaire de Chambéry (EFC) et du SYMOS, porteur du déploiement des corridors express.

Cette articulation repose sur une information réciproque régulière et des points de convergence formalisés. Compte tenu de l'importance du ferroviaire dans le schéma d'ensemble du SERM, **il pourra en particulier être envisagé de coupler les réunions de l'organe de surveillance du SERM avec celles de l'étoile ferroviaire de Chambéry, comme cela a déjà été le cas dans le cadre de la phase de préfiguration du SERM.**

Des rendez-vous de coordination spécifiques avec les acteurs impliqués dans d'autres SERM régionaux ou dans les bassins de mobilité voisins pourront également être envisagés.

## *7.4. Vers une gouvernance de l'exploitation*

#### 7.4.1. L'exploitation des services de transport reste la compétence des autorités organisatrices de la mobilité (AOM)

**La loi relative aux SERM ne fixe pas de modèle précis à adopter pour la gouvernance de l'exploitation des services de mobilité.** Elle laisse volontairement aux territoires la liberté d'organiser cette gouvernance selon leurs besoins et spécificités locales. Ainsi, chaque autorité organisatrice de la mobilité (AOM) demeure pleinement responsable de la gestion et de l'organisation des services relevant de son champ de compétence. Cette souplesse permet d'adapter les dispositifs de gouvernance à la diversité des contextes

territoriaux, tout en garantissant que les choix opérés en matière d'exploitation répondent aux attentes des usagers et aux enjeux locaux.

**La gouvernance de l'exploitation du SERM de Chambéry s'inscrit dans un contexte de transformation institutionnelle.** Le SYMOS est un syndicat mixte SRU créé en 2024 pour structurer la coordination des mobilités sur le bassin chambérien. Le SYMOS incarne une dynamique nouvelle de gouvernance partagée et a vocation à assurer la coordination politique des AOM de son territoire, harmoniser l'information voyageurs et la tarification, et renforcer la synchronisation des services entre réseaux urbains, interurbains et régionaux.

#### 7.4.2. Un approfondissement de cette gouvernance pourra être envisagé à terme

**La structuration de la gouvernance de l'exploitation du SERM sera à envisager à mesure qu'auront lieu les mises en service et les renforcements d'offre occasionnant une mutualisation des coûts d'exploitation.** En particulier, la pertinence de certaines évolutions des compétences du SYMOS pourra être évaluée, notamment si ses membres lui confient l'exercice de leur compétence d'AOM.



