

**Objet : Synthèse pour décideurs du Service Express Régional Métropolitain (SERM) de Chambéry Métropole Savoie et de l'avant-pays savoyard, à l'issue de la phase de préfiguration et en vue du dépôt du dossier de synthèse nécessaire à l'obtention du statut de SERM - Approbation**

**EXTRAIT**  
du Registre des Délibérations du Conseil d'Administration  
de la COMMUNAUTE DE COMMUNES DU LAC D'AIGUEBELETTE

**Séance du 16 décembre 2025**

**L'an deux mille vingt-cinq et le seize décembre à 18h00,**

Le conseil d'Administration de la Communauté de communes, s'est réuni au nombre prescrit par le règlement à NANCES, sous la présidence de M. Pascal ZUCCHERO.

Présents : MMES MM. ALLARD. BOIS. COUTAZ. DUPERCHY. DUPRAZ. FAUGE. FRANCONY. GARCIA. GENTIL. ILBERT. LALLEMENT. MALLEIN. MANTEL. MARCHAIS. PERRIAT. ROSSI. RUBIER. TAIN. TAVEL TOUIHRAT. WDOWIAK. ZUCCHERO.

Absents excusés : MMES MM. CUCCURU (Pouvoir D. TAIN). GROLLIER (Pouvoir P. COUTAZ). MANSOZ. VUILLET (Pouvoir D. ROSSI). WROBEL (pouvoir M. WDOWIAK).

ABSENTS : MMES VOISIN.

Date d'envoi de la convocation : 10/12/2025

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

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

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

Vu la délibération n° CS05\_07 du 10 décembre 2024 autorisant la signature d'une convention relative au financement de l'élaboration concertée du dossier de demande de statut du SERM de la Grande Aire Urbaine de Chambéry - Métropole Savoie et Avant-Pays Savoyard avec l'État, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Département de la Savoie, la SGP, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, Grand Chambéry, Grand Lac et Cœur de Savoie Syndicat des Mobilités de l'Ouest Savoyard ;

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

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

Entrée en vigueur le 15 mai 2024 pour une durée initiale de 10 mois, elle définit le financement des missions de préfiguration du SERM par la SGP à travers sa filiale SGP Dev, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, et s'appuie sur les intentions suivantes partagées par les partenaires dans l'objectif de renforcer, structurer et hiérarchiser une offre de mobilité multimodale au service des habitants et de l'attractivité du territoire :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Le financement et la gouvernance :

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

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

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

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

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

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

APPROUVE la synthèse pour décideurs valant engagement quant à la poursuite de la démarche SERM, à savoir d'une part la validation des éléments constitutifs de l'ambition pour le territoire décrite dans le dossier de synthèse qui sera déposé auprès du ministre en charge des Transports, et d'autre part la poursuite de la démarche de dialogue avec l'ensemble des territoires concernés avec l'objectif de préparer la phase d'opérationnalisation du projet,

AUTORISE le Président à signer tous les actes nécessaires à la démarche d'obtention du statut de SERM auprès du ministre des Transports.

Ainsi fait et délibéré, les jours, mois et an que dessus.

Pour extrait certifié conforme,

Le Président,  
Pascal ZUCCHERO

Secrétaire de séance,  
Alexandre FAUGE

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "FAUGE".

# SERVICE EXPRESS REGIONAL METROPOLITAIN

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



Synthèse pour décideurs  
Décembre 2025

SNCF  
RÉSEAU

SNCF  
GARES & LIENSES

Société  
des Grands  
Projets

# 1.

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

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

### *Un territoire dynamique avec des forts besoins de déplacements*

280 000 habitants dans le périmètre du SERM

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

6 EPCI partenaires de la démarche

### *Un réseau dense de liaisons fortes et structurantes*

5 axes ferroviaires structurants  
16 gares existantes

2 réseaux de transports en commun urbains interconnectés

### *Des enjeux d'aménagement du territoire et environnementaux*

4 nouvelles haltes ferroviaires

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

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

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

Prévention des risques d'inondations et de mouvements de terre

## Des enjeux structurants pour le bassin chambérien

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

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

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

## Une ambition forte et partagée pour la mobilité durable

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

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

<sup>1</sup> [https://www.metropole-savoie.com/wp-content/uploads/2025/09/Enquete-Mobilite-2022\\_MS-APS\\_Chiffres-cles.pdf](https://www.metropole-savoie.com/wp-content/uploads/2025/09/Enquete-Mobilite-2022_MS-APS_Chiffres-cles.pdf)

<sup>2</sup> [https://www.savoie.gouv.fr/contenu/telechargement/42591/349491/file/20230704-PRES-QA+ATMO\\_BilanAnnuel-2022.pdf](https://www.savoie.gouv.fr/contenu/telechargement/42591/349491/file/20230704-PRES-QA+ATMO_BilanAnnuel-2022.pdf)

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

## Un cadrage territorial et une concertation approfondie

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

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

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

---

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

---

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

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

# 2.

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

*Des infrastructures adaptées*

*Pour une offre de services améliorée*

4 nouvelles haltes Sainte-Hélène-du-Lac, Voglans, Chignin, Cognin	4 corridors ferroviaires concernés par le développement de l'offre	Un service de mobilité intégré et unifié (information voyageur, billettique, tarification)	Près de 20 pôles d'échanges créés, modernisés ou renforcés
11 lignes de cars express dont 2 nouvelles	Une nouvelle ligne de transport urbain	1 train au 1/4 heure Sur la dorsale Aix-Chambéry-Montmélian	5h – 22h Amplitude horaire
16 gares existantes concernées par le projet	100 % en interconnexion		

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

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

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

### **Une intermodalité optimisée et une expérience usager unifiée**

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

# Un déploiement progressif vers une offre complète et intégrée

## Evolutions majeures attendues sur le territoire

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

Très court terme  
D'ici à  
**2029**



**Desserte réorganisée**

Court terme  
D'ici à  
**2033**

Aix ↔ Montmélian :  
3 train/h et par sens

3 nouvelles haltes :  
Voglans, Chignin, Sainte-Hélène-du-Lac

Sillons fret en trame

Moyen terme

**2034-2040**

Long terme

Après **2040**

Nouvelle halte : Cognin

Pont-de-Beauvoisin ↔ Chambéry : train à l'heure

Aix ↔ Sainte-Hélène-du-Lac :  
4 trains/h

Lyon ↔ Chambéry :  
2 trains/h

Adaptation trame accès alpins Lyon ↔ Turin



**Création des 2 lignes Express SYMOS Nord et Sud**

**Renforcement** des lignes actuelles de l'Avant-Pays Savoyard

**Restructuration et offre cadencée cars Région de l'Avant-Pays savoyard**

**BHNS Technolac**

Maintient, adaptation et créations de lignes de covoiturage

**Renforcement fréquence lignes Express SYMOS**

Expérimentation ligne **covoiturage dans la Cluse** avec application mobile dédiée

**Restructuration de lignes et renforcement éventuel des cars**



**Aménagements PEM routiers La Chavanne et Bois Plan**

**Arrêts et PEM complémentaires ligne express Sud**

**PEM Avant-Pays Savoyard**

**PEM Gare de Montmélian**

**Adaptation des gares existantes (suite études Radar SNCF G&C)**

**Adaptation des gares existantes (suite études Radar SNCF G&C)**



**~250 km de réseau cyclable structurant**

Poursuite réseau cyclable structurant et secondaire

Aménagements cyclables en rabattement

Poursuite de l'amélioration qualitative du réseau



**Schémas de référence sur les quartiers de gare stratégiques** identifiés dans le schéma d'ensemble et déploiement opérationnel

**Valorisation et/ou développement des services de tarification intégrée multimodale, de billettique et d'information voyageurs**

# 3.

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

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

Le montant total du SERM de Chambéry est estimé à environ 950 millions d'euros, porté par les participations des différents financeurs du projet. Près de la moitié de ces investissements concerne les aménagements ferroviaires nécessaires à l'évolution de l'offre portée par le SERM<sup>4</sup>. Le matériel roulant ferroviaire et les sites de maintenance constituent le deuxième poste de dépense, avec près de 300 millions d'euros. Le programme cyclable, ambitieux, représente le troisième poste avec un peu plus de 100 millions d'euros. Les investissements dans le transport routier sont estimés à 45 millions d'euros, les pôles d'échanges multimodaux routiers à 40 millions, et les aménagements des gares SNCF à une trentaine de millions. En outre, le renfort d'offre ferroviaire porté par le SERM pourrait conduire à traiter de nombreux passages à niveau (jusqu'à 47) afin d'en améliorer les niveaux de sécurité. Cette sécurisation est identifiée à ce stade de préfiguration du SERM pour un montant estimé en amont des études entre 150 et 400 millions d'euros supplémentaires.

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

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

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

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

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

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

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

substantielle<sup>5</sup> de cette hausse de coûts, liée au renfort d'offre dit « *socle* »<sup>6</sup> d'une offre cadencée d'un train toutes les 30 minutes en heures de pointe et toutes les heures en heures creuses, en semaine, et un renfort de l'offre en week end. Les hausses de coûts supplémentaires, liées à un renfort d'offre dit « *SERM* » offrant un train toutes les 15 minutes en heures de pointe et toutes les 30 minutes en heures creuses en semaine seront à prendre en charge à parité entre la Région et les partenaires du bloc local.

# 4.

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

### Dispositifs de pilotage, coordination institutionnelle et perspectives d'évolution

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

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

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

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

<sup>5</sup>sous réserve de l'engagement des budgets correspondants

<sup>6</sup> qui constitue le premier saut d'offre dans le cadre du SERM

Envoyé en préfecture le 18/12/2025

Reçu en préfecture le 18/12/2025

Publié le

ID : 073-247300668-20251216-2025\_16\_12\_7-DE

Berger  
Levrault



**La Région**  
Auvergne-Rhône-Alpes



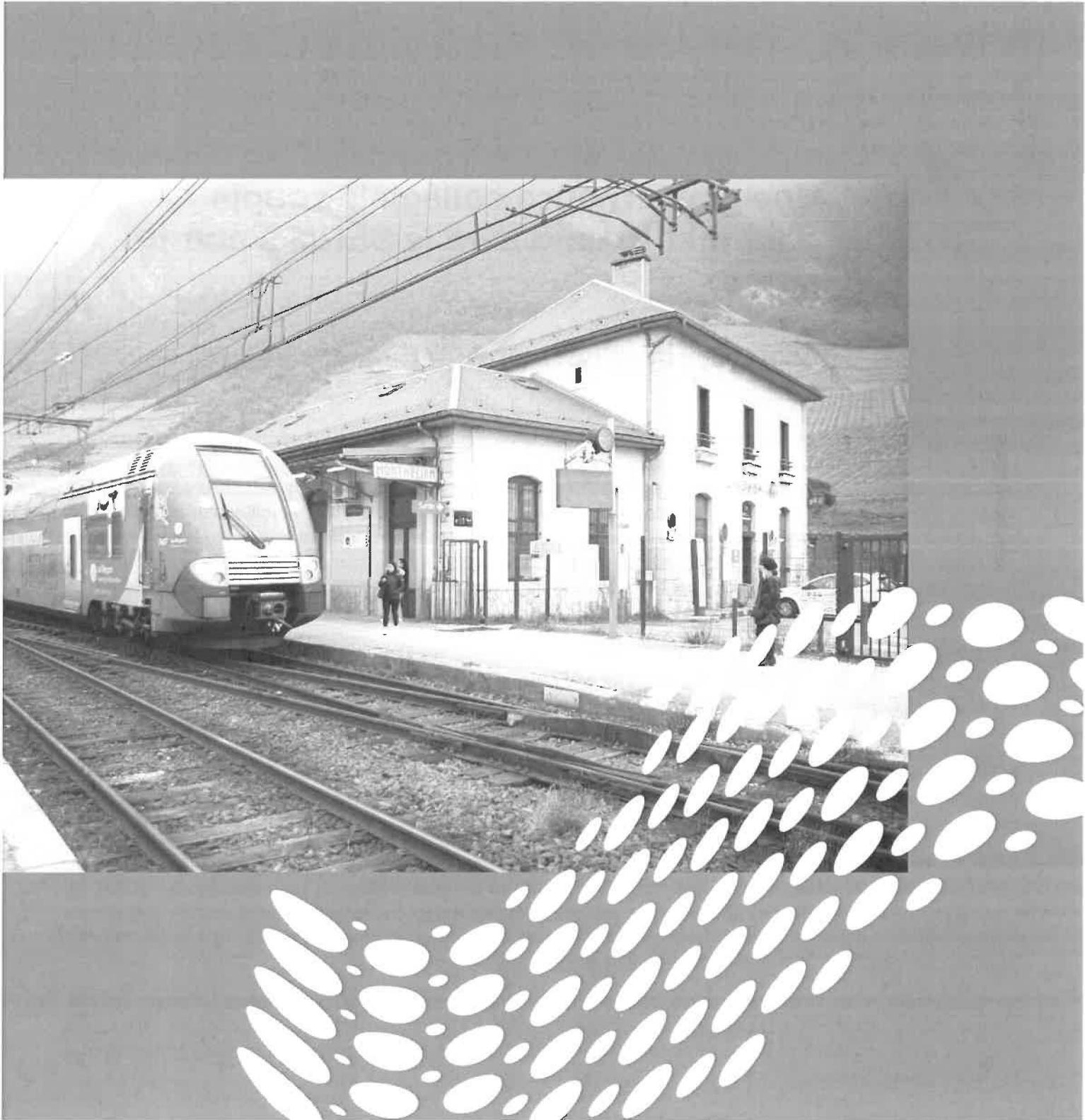
**GRAND CHAMBERY**  
l'agglomération

**GRAND LAC**  
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION

**coeur de SAVOIE**  
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

**le pays savoyard**  
LE PAYS SAVOYARD

**SYMOS**  
Syndicat des Maires de l'Ouest Savoyard



**SNCF**  
RÉSEAU

**SNCF**  
GARES  
A CONNEXIONS

Société  
des Grands  
Projets