

# SYMOS

Syndicat des Mobilités de l'Ouest Savoyard

## SCHÉMA MÉTROPOLITAIN DES MOBILITÉS 2026-2032





Vue sur la combe chambérienne et le Granier depuis les hauteurs de Saint-Jean-d'Arvey  
© D.Gourbin / Grand Chambéry . 06|2022

## Éditorial



Que ce soit pour travailler, étudier, accéder aux services, maintenir le lien social ou simplement vivre pleinement son territoire, la mobilité est une condition de la qualité de vie des habitants comme de l'attractivité des communes et des entreprises du bassin de vie du Syndicat mixte des mobilités de l'ouest savoyard (SYMOS).

Le grand territoire a connu une forte croissance démographique et économique ces dernières années, avec une augmentation de 15 % de sa population et de 17 % du nombre d'emplois entre 2006 et 2021. Si ces évolutions témoignent de l'attractivité de nos agglomérations, elles se sont accompagnées d'une hausse significative des déplacements, majoritairement réalisés en voiture personnelle. Cette progression a contribué à accentuer la congestion des axes routiers, les émissions de gaz à effet de serre et la dégradation de la qualité de l'air.

Le schéma métropolitain des mobilités s'inscrit pleinement dans ce contexte, avec une double perspective : apporter des services de mobilité à la bonne échelle pour les habitants et accompagner le développement du territoire tout en réussissant la transition écologique. Face à l'augmentation attendue de la population et de l'emploi, l'enjeu est de répondre à la croissance des besoins de déplacement sans accroître la place de la voiture individuelle. L'objectif est ambitieux et assumé : à l'horizon 2035, il ne devra pas y avoir de trajets supplémentaires en voiture personnelle, malgré le dynamisme du territoire.

Cette ambition traduit un engagement fort et partagé de la part des intercommunalités de Cœur de Savoie, Grand Lac, Grand Chambéry et du Département de la Savoie. Elle fixe une trajectoire claire pour le développement des mobilités à l'échelle du bassin de vie, en cohérence avec les pratiques réelles de déplacement des habitants.

Pour y parvenir, le schéma repose sur un plan d'action concret, réaliste et finançable, conçu pour être déployé progressivement par les membres du SYMOS. Il vise à renforcer l'offre de transports collectifs, à développer les modes actifs, à accélérer le covoiturage et à mieux accompagner les employeurs et les usagers, afin de proposer des alternatives crédibles, efficaces et attractives à la voiture personnelle. Il fixe également une perspective ambitieuse : celle d'un réseau unique et d'un parcours usager intégré à l'horizon 2030.

En définissant une feuille de route partagée et opérationnelle, le schéma métropolitain des mobilités du SYMOS constitue un outil structurant au service des habitants, des entreprises et des collectivités. Il incarne une conviction simple : c'est par l'action collective, la cohérence territoriale et l'anticipation que les mobilités de demain pourront être à la fois plus accessibles, plus efficaces et plus respectueuses de l'environnement.

**3** — Editorial

**6** — Glossaire

**7** — I. Le territoire du SYMOS face aux défis de mobilité que pose son attractivité

**1. Le bassin de vie métropolitain du SYMOS**

**8** — **2. Une dynamique et une spatialisation de la croissance, source d'enjeux de mobilité**

a) Une forte croissance de la démographie et de l'emploi sur le territoire du SYMOS, dans une dynamique comparable à ses voisins de l'arc alpin

b) Une diffusion de l'habitat et une concentration de l'emploi induisant un besoin croissant de mobilité

c) Une inertie des comportements et des parts modales kilométriques de la voiture qui ont peu évolué

**11** — **3. Le fonctionnement des mobilités aux différentes échelles souligne des interconnexions accrues entre autorités organisatrices de la mobilité (AOM)**

a) Des besoins de mobilité avant tout locaux, au sein des secteurs de vie

b) Une interdépendance accrue entre AOM et avec les voisins du territoire du SYMOS (Savoie, Haute-Savoie et Isère)

c) L'interdépendance entre les AOM varie, certaines étant plus connectées que d'autres

d) Des déplacements touristiques qui renforcent encore l'intensi

**14** — **4. Une offre de transport en croissance marquée par des succès récents, mais confrontée à de nombreux défis**

a) Trois AOM à la structuration différente, qui présentent des objectifs convergents

b) Des offres de transports collectif développées mais dont l'efficacité et l'attractivité doivent être améliorées

c) Des offres complémentaires aux transports en commun en développement

**20** — **5. L'adéquation offre-demande : le besoin d'agir prioritairement sur certaines liaisons**

a) Principes et méthode du raisonnement par échelle

b) Un constat : le règne de la voiture partout sur le territoire à l'exception des villes-centres

c) L'adéquation offre demande par liaison

**28** — **6. Estimation du défi d'effacement des trajets en voiture additionnels**

**29** — **7. Synthèse des défis de mobilité sur le territoire**



## **34** — II. Stabiliser le nombre de voitures sur les infrastructures malgré le développement du territoire

### **1. Un objectif ambitieux qui s'appuie sur 4 leviers principaux**

- a) Des stratégies résolument multimodales et intermodales
- b) L'augmentation des avantages compétitifs conférés aux transports en commun et modes doux
- c) L'accompagnement du changement des comportements, avec en particulier les employeurs comme partenaires

## **37** — **2. Une stratégie qui se décline à travers quatre principes structurants**

- a) La mutualisation à l'échelle du SYMOS pour un parcours usager intégré et un réseau unique
- b) L'augmentation de la fluidité sur l'axe central
- c) Le développement d'un schéma des parkings-relais (P+R) à l'échelle du territoire

## **42** — III. Miser sur tous les modes pour accélérer le changement des comportements

### **1. De nouveaux services sur tous les modes, en préparant un réseau unique**

- a) Transports en commun routiers : développer une offre performante et intégrée à toutes les échelles
- b) Transport ferroviaire : accompagner le changement d'échelle de l'offre prévue dans le cadre du SERM
- c) Politique cyclable : redynamiser la croissance de la pratique via un choc d'offre
- d) Voiture passager : développer la pratique du covoiturage pour provoquer davantage de report modal

## **48** — **2. Des actions accélératrices permettant la pleine efficacité des nouveaux services développés**

- a) Fluidifier et réduire le trafic sur les infrastructures routières de l'axe central
- b) Les aménagements sur les infrastructures centrales de la cluse
- c) Accompagner les changements de comportement grâce au conseil aux mobilités

## **50** — **3. Un déploiement rapide mais progressif du plan d'actions**

- a) Le renforcement de l'offre sur tous les modes
- b) En parallèle, la mise en place progressive de l'unification des réseaux

## **51** — **4. Actions principales et atteinte de l'objectif d'effacement des déplacements voitures additionnels**

## **54** — IV. Moyens de mise en œuvre du projet de mobilité

### **1. Un projet ambitieux mais finançable**

- a) Une hausse des besoins de fonctionnement qui peut être couverte par des leviers activables
- b) Des trajectoires d'investissement des AOM du SYMOS ambitieuses, complétées par les investissements additionnels à l'échelle métropolitaine.

## **58** — **2. Gouvernance**

## **59** — Conclusion

# Glossaire

## Page 11

<sup>1</sup> **Secteur de vie** : regroupement de communes faisant en tout environ la moitié de la superficie d'une AOM (ex : Cœur de Savoie découpé en un secteur Est et Ouest). A l'échelle du territoire, huit secteurs de vie ont été ainsi isolés (voir carte page 21). Ils représentent un espace géographique dans lequel se développe la majorité des activités et des déplacements quotidiens d'un ménage habitant dans l'une des communes qui le composent.

<sup>2</sup> **Mobilité locale** : déplacement effectué à l'intérieur d'un même secteur de vie.

## Page 12

<sup>3</sup> **Heure de pointe** : moment où la majorité des personnes actives effectuent le trajet entre leur domicile et leur lieu de travail et inversement (entre 7 et 9 h et entre 16 et 20 h).

## Page 13

<sup>4</sup> **Interdépendance économique des AOM** : le fait que les actifs qui habitent dans le périmètre d'une AOM aillent travailler dans le périmètre d'une AOM voisine ou que les emplois du périmètre d'une AOM soient de manière non négligeable occupés par les actifs du périmètre d'une AOM voisine.

## Page 18

<sup>5</sup> **Moyenne des réseaux qui leur sont comparables** : Les réseaux sélectionnés pour la comparaison sont de mêmes tranches de population desservie (de 100 000 à 250 000 habitants pour Synchro et moins de 100 000 habitants pour Ondéa) et de densité similaire (de 240 et 320 habitants desservis par km<sup>2</sup> pour Synchro et de 210 à 290 habitants desservis par km<sup>2</sup> pour Ondéa).

## Page 19

<sup>6</sup> **Voiture personnelle** : ici et dans toute la suite du document, «voiture personnelle» est assimilée à «véhicule personnel» pour plus de simplicité.

## Page 29

<sup>7</sup> **Motilité** : nombre de déplacements par jour et par personne

## Page 34

<sup>8</sup> **Stratégie multimodale** : proposition d'un panel de modes de transport (bus, métro, tram, vélo, covoiturage, etc.) dans un réseau pour que l'utilisateur choisisse le mode le plus adapté à son trajet.

<sup>9</sup> **Stratégie intermodale** : facilitation des parcours combinant plusieurs modes de manière coordonnée et fluide (ex : vélo + train + bus), avec des interfaces optimisées (informations, horaires, tarification, billettique, parcours usager).

## Page 36

<sup>10</sup> **Covoiturage organisé** : covoiturage planifié à l'avance, généralement via une plateforme ou un service dédié.

<sup>11</sup> **Covoiturage dynamique** : covoiturage organisé en temps réel via une application ou une plateforme numérique.

## Page 37

<sup>12</sup> **Syndicat mixte SRU** : syndicat mixte de transport défini par la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain - Loi n° 2000-1208 du 13/12/2000

<sup>13</sup> **Parcours usager** : ensemble des étapes qu'une personne suit pour se déplacer, depuis la préparation du trajet jusqu'à son arrivée.

<sup>14</sup> **Système d'information multimodale (SIM)** : plateforme qui regroupe et diffuse des informations sur différents modes de transport (bus, train, vélo, covoiturage, etc.) pour aider les usagers à planifier leurs déplacements de manière fluide et optimisée.

<sup>15</sup> **Mobility as a Service (MaaS)** : plateforme numérique similaire au SIM permettant en plus à l'utilisateur de définir, réserver et payer son trajet complet, de manière intégrée.

# Le territoire du SYMOS face aux défis de mobilité que pose son attractivité

## 1. Le bassin de vie métropolitain du SYMOS

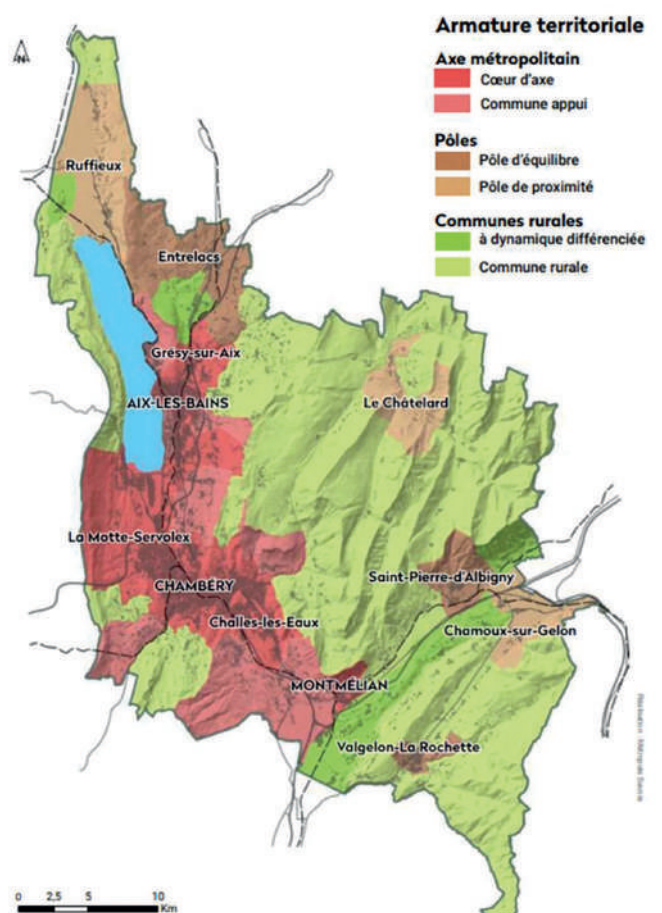
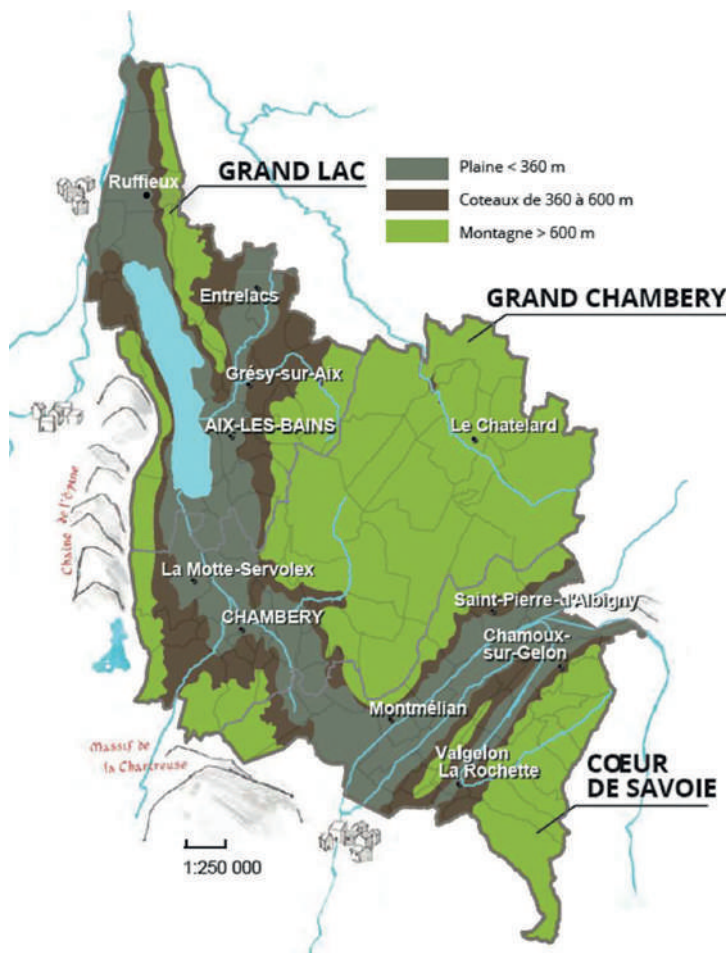
Le Syndicat des mobilités de l'ouest savoyard (SYMOS) comprend **trois intercommunalités** : les communautés d'agglomération de Grand Chambéry et de Grand Lac et la communauté de communes de Cœur de Savoie. Étendu sur **1 200 km<sup>2</sup>**, le territoire est constitué de **107 communes** et réunit **256 175 habitants** pour **112 633 emplois** en 2021.

Le territoire du SYMOS se caractérise par une topographie variée, répartie schématiquement entre des secteurs de plaine, des secteurs montagneux et des secteurs intermédiaires de coteaux.

L'armature territoriale adoptée dans le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) de Métropole Savoie opère une hiérarchisation entre les différentes communes du territoire, en vue de structurer le développement et organiser l'intervention publique.

Celle-ci se décline en trois niveaux :

- **L'axe métropolitain**  
(30 communes, 25 % de la surface du territoire et 77 % de la population)
- **Les pôles** (11 communes, 15 % de la surface, 9 % de la population)
- **Les communes rurales** (66 communes, 60 % du territoire et 14 % de la population)



Le territoire du SYMOS (Source : Métropole Savoie 2021)

## 2. Une dynamique et une spatialisation de la croissance, sources d'enjeux de mobilité

### a) Une forte croissance de la démographie et de l'emploi sur le territoire du SYMOS, dans une dynamique comparable à ses voisins de l'arc alpin

Le territoire du SYMOS a connu, entre 2006 et 2021, une très forte croissance de la population et de l'emploi. Au cours de cette période, le territoire a gagné **plus de 32 500 habitants et plus de 16 200 emplois** (taux de croissance annuel de près de 1 % par an). Cette forte croissance est avant tout portée par le solde migratoire, qui témoigne de **l'attractivité du territoire**, situé au cœur de l'arc alpin, et s'appuyant notamment sur :

- **Un cadre de vie très attractif**, du fait des aménités des espaces naturels montagnards et lacustres préservés environnants ;
- **Une position stratégique en proximité de plusieurs territoires dynamiques** (Annecy, Genève, Grenoble, Lyon), accessibles rapidement grâce à des infrastructures de transport lourdes développées ;
- **Un tissu économique dense et diversifié**, avec notamment des industries de pointes et des fonctions de recherche et développement (R&D) se développant en particulier dans certains principaux Parcs d'Activités Économiques (PAE).

La grande attractivité du territoire est à mettre en comparaison avec celle de **ses principaux voisins de l'arc alpin**, notamment Annecy et le Genevois Français, qui ont connu une croissance démographique encore plus importante entre 2006 et 2021 (20 % pour le bassin annécien, 34 % pour le Genevois Français contre 15 % pour le territoire du SYMOS et 7 % pour le territoire national). Les deux territoires ont en particulier bénéficié du phénomène frontalier qui a entraîné leur croissance plus précocement que celle du territoire du SYMOS. Annecy et le Genevois Français connaissent probablement, avec 5 ou 10 ans d'avance, les défis que peuvent poser l'attractivité.

Elles sont, en effet, fréquemment soumises aux nuisances que subissent les agglomérations en forte croissance dans **un environnement alpin géographiquement contraint** :

- **La congestion du système de transport routier** conduisant, à terme, à une perte d'attractivité : une étude réalisée sur l'analyse des trafics routiers (Inrix) a permis de calculer qu'un habitant d'Annecy a passé en moyenne 38 heures dans les embouteillages en 2024, contre 27 heures pour un habitant de Chambéry pour la même année ;
- **La pollution de l'air** liée au trafic routier intense et à l'environnement contraint de vallée : une étude de Santé Publique France pour l'évaluation quantitative d'impact sur la santé de la pollution de l'air ambiant en région Auvergne-Rhône-Alpes 2016-2018 a estimé que celle-ci est responsable de 167 décès par an sur le territoire du SYMOS ;
- **La pollution sonore** pouvant conduire à des cas de maladies cardiaques et des décès prématurés.

La dynamique démographique du SYMOS pourrait être tout aussi importante à moyen terme : à sa publication, le SCoT de Métropole Savoie prévoyait pour le territoire une croissance démographique de plus de 25 % de 2021 à 2036 (+ 65 000 habitants), soit 10 points de plus que la hausse constatée sur les 15 années précédentes.

**Même si la hausse réelle constatée semble pour l'instant plus modérée, ces projections soulèvent l'ampleur des défis que peuvent poser l'attractivité du territoire du SYMOS en matière de mobilité dans les années à venir et invitent à réagir à temps.**

## b) Une diffusion de l'habitat et une concentration de l'emploi qui induisent un besoin croissant de mobilité

En plus d'être très attractif, le territoire du SYMOS est soumis à **une spatialisation de sa croissance qui constitue un défi de mobilité**. Le territoire est en effet soumis à la fois à un fort phénomène de diffusion de l'habitat et à la concentration spatiale de ses emplois.

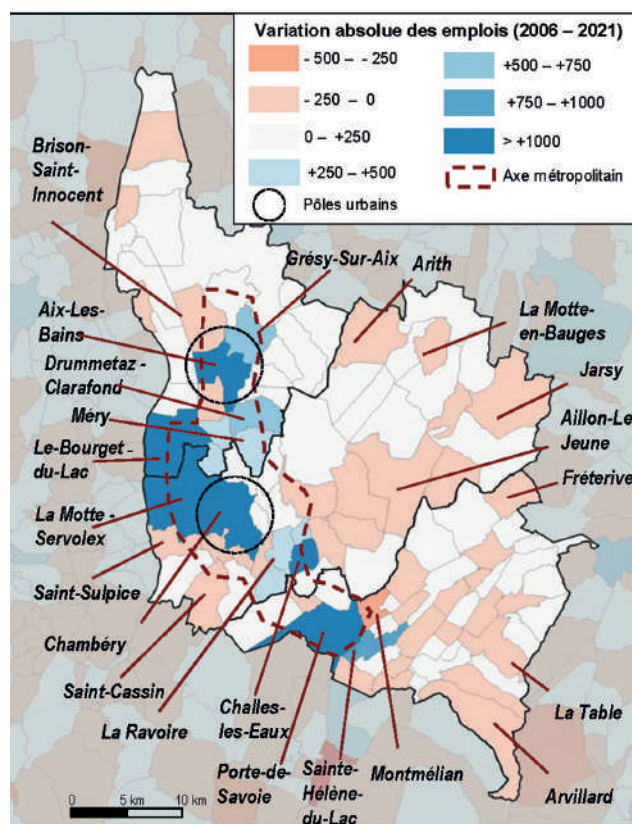
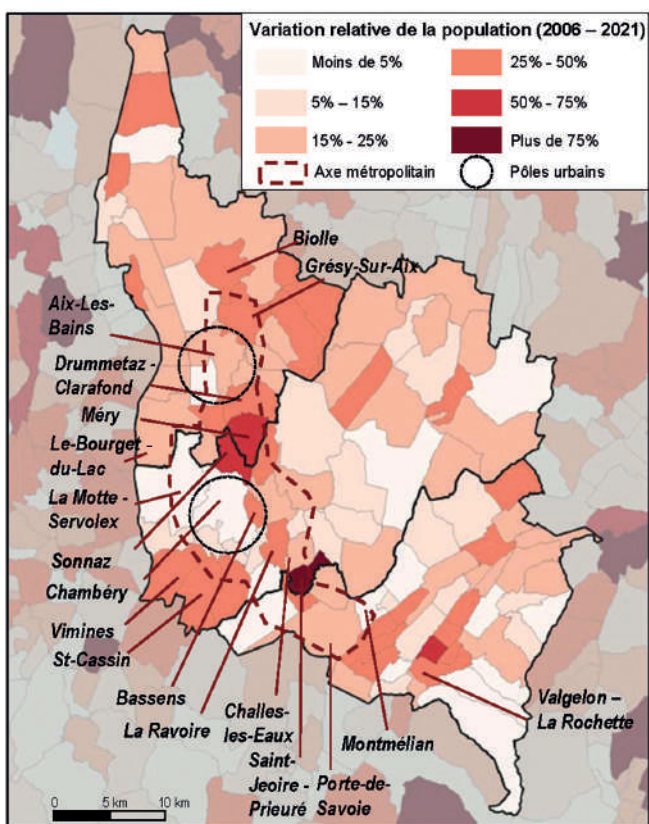
Entre 2006 et 2021, les communes qui ont gagné en proportion le plus d'habitants ne sont pas les villes-centres des agglomérations mais **les communes périurbaines** qui ont vu le desserrement résidentiel des villes-centres : La Ravoire (+ 2 200 habitants) et Saint-Jeoire Prieuré (+ 973 habitants) autour de Chambéry ou encore Grésy-sur-Aix (+ 981 habitants) autour d'Aix-les-Bains.

Des zones encore moins denses, périurbaines voire rurales, connaissent également de fortes croissances démographiques, notamment car elles attirent de nouveaux habitants : les soldes migratoires des Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) de Grand Lac

et de Cœur de Savoie sont respectivement de 1,2 % et 0,8 %, alors que le secteur plus dense de Grand Chambéry n'est qu'à 0,1 %. Du fait de leur cadre de vie attractif, **les villages et petits bourgs** attirent de plus en plus : les villages des coteaux au nord et les villages de montagne au sud enregistrent environ 2 % de croissance annuelle moyenne sur la période.

À l'inverse, on assiste sur cette même période à **un phénomène de forte concentration de l'emploi**. Entre 2006 et 2021, les nouveaux emplois sur le territoire du SYMOS se concentrent principalement dans l'axe central urbain (communes de Grésy-sur-Aix à Sainte-Hélène-du-Lac, voir pointillés rouges sur les cartes ci-dessous) qui enregistre 81 % de la création d'emplois. Au sein même de ce secteur, l'emploi se concentre dans les principaux pôles métropolitains, et en particulier sur les Parcs d'Activités Économiques (PAE) majeurs :

- **Savoie Technolac** : les communes du Bourget-du-Lac et de La Motte-Servolex, sur lesquelles le PAE est situé, enregistrent un gain de 2 770 emplois sur la période 2006-2021 (respectivement + 44 % et + 29 % d'emplois), soit plus de 17 % de l'emploi créé sur le territoire en quinze ans ;



Variation relative de la population et absolue de l'emploi sur la période 2006-2021 (Sources : INSEE – LITMOBPRO 2021)

- **Alpespace** : les communes de Porte de Savoie et de Sainte-Hélène-du-Lac enregistrent un gain de 1 960 emplois sur cette période (respectivement + 95 % et + 257 % d'emplois soit 12 % du gain du territoire du SYMOS) ;

- **Savoie Hexapôle** : la commune de Méry enregistre un gain de 500 emplois (+ 64 % d'emplois, soit 3 % du gain du territoire du SYMOS).

Ainsi, les communes des trois PAE majeurs représentent près d'un tiers de la hausse d'emplois sur le territoire du SYMOS de 2006 à 2021, soit autant qu'à Aix-les-Bains et Chambéry réunies, qui sont pourtant des villes-centres (elles enregistrent en effet, une hausse relative d'emplois plus faible de + 10 % à elles deux).

**L'emploi se concentre donc dans les plus grands pôles attractifs du territoire, devenant par là aussi des générateurs majeurs de déplacements. Combinée à la diffusion de l'habitat vers le périurbain et les zones métropolitaines peu denses, cette concentration crée un défi majeur d'accès aux pôles générateurs métropolitains dans le contexte géographique contraint par la cluse.**

### c) Une inertie des comportements et des parts modales kilométriques de la voiture qui ont peu évolué

Du fait de la diffusion de la croissance démographique et de la concentration de l'emploi, **les habitants du territoire parcourent toujours plus de kilomètres pour aller travailler.** En effet, les distances aux emplois augmentent sur le territoire du SYMOS, en particulier dans l'axe central : + 1,3 km par déplacement domicile-travail en moyenne soit + 14 %. Cette dynamique est largement portée par l'accroissement des déplacements en voiture qui voient leur distance augmenter de 19 % sur la période.

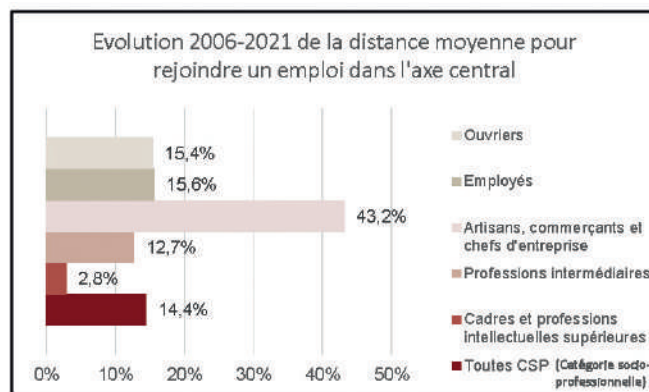
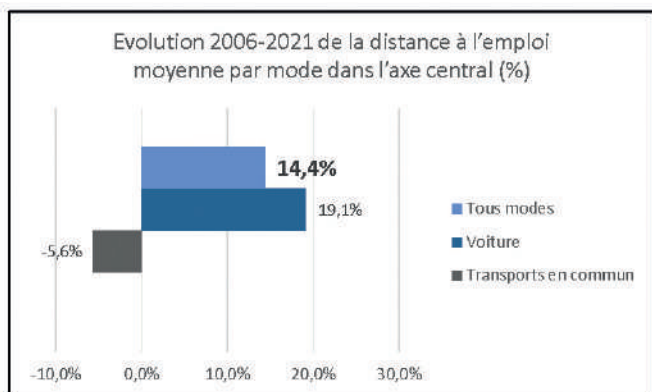
Cette distance augmente d'ailleurs plus pour les catégories socio-professionnelles (CSP) les moins aisées, signe d'une relégation spatiale. Pour rejoindre un emploi dans l'axe central métropolitain, les ouvriers et artisans/commerçants doivent effectuer respectivement 15 % et 43 % de kilomètres en plus qu'il y a 15 ans, alors que ce chiffre n'est que de 3 % pour les cadres (voir graphiques ci-contre).

Entre 2006 et 2021, malgré les efforts des territoires du SYMOS pour développer les modes de transport alternatifs à la voiture, celle-ci représente encore 87 % des kilomètres domicile-travail dans l'axe central, contre seulement 10 % pour les transports en commun. Ainsi, même si la part modale de la voiture baisse de 8 points sur la période (pour tous motifs), **l'allongement des distances de trajet compense le phénomène.**

En raison de la hausse de la population, le manque d'évolution des comportements induit **une hausse du nombre de trajets réalisés en voiture pour se rendre sur le lieu de travail sur le territoire du SYMOS.** Sur les communes de l'axe central urbain, ce sont près de 7 000 actifs supplémentaires qui se rendent quotidiennement en voiture sur leur lieu de travail en quinze ans. Sur la même période le nombre d'actifs se rendant en transports en commun à leur emploi connaît quant à lui un gain beaucoup plus faible de 1 700.

Malgré les efforts des collectivités ces dernières années, toujours plus de voitures circulent ainsi sur le territoire, en particulier en heures de pointe pour le motif du travail. Cette hausse de trajets en voiture induit une augmentation des externalités négatives pour le territoire (congestion, pollution atmosphérique et sonore...).

**Si la croissance actuelle du territoire se poursuit de cette manière, le territoire pourrait connaître dès 2030 un fort engorgement routier, réduisant son attractivité et dégradant le cadre de vie.**



Evolution de la distance à l'emploi dans l'axe central par mode de déplacement et par catégorie socio-professionnelle sur la période 2006-2021 (Sources : INSEE – LITMOBPRO 2021)

### 3. Le fonctionnement des mobilités aux différentes échelles souligne des interconnexions accrues entre autorités organisatrices de la mobilité (AOM)

#### À noter :

Les différentes échelles de déplacements étudiées sont :

- **Au sein du secteur de vie<sup>1</sup>** : espace dans lequel se développe la majorité des activités et des déplacements quotidiens d'un ménage habitant dans l'une des communes qui le composent. Ex : trajet de Montmélian à Sainte-Hélène-du-Lac, trajet interne à Chambéry... ;

- **Au sein de l'AOM** mais hors du secteur de vie. Ex : trajet d'Entrelacs à Aix-les-Bains, trajet de Jarsy à Chambéry ;

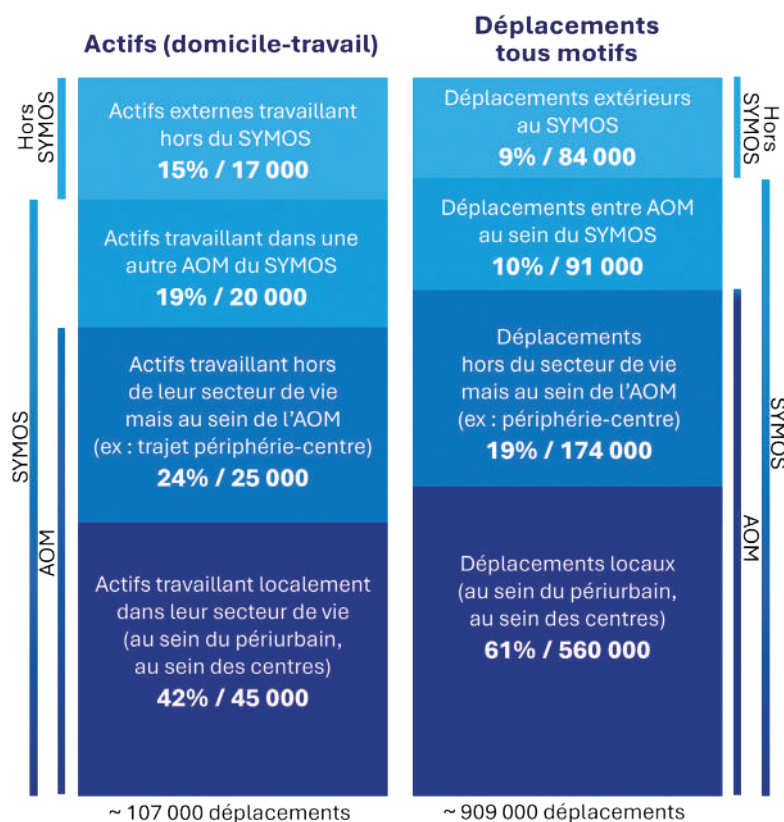
- **Entre AOM mais au sein du SYMOS.** Ex : de La Ravoire au Bourget-du-Lac ou d'Entrelacs à La-Motte-Servolex ;

- **Hors du SYMOS.** Ex : de Chambéry à Grenoble, de Montmélian à Grenoble...

Les sources utilisées dans le paragraphe suivant sont les données INSEE 2021 pour les déplacements domicile-travail et l'Enquête mobilité certifiée Cerema (EMC<sup>2</sup>) des territoires Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard de 2023 pour les déplacements tous motifs.

#### a) Des besoins de mobilité avant tout locaux<sup>2</sup>, au sein des secteurs de vie

La grande majorité des déplacements domicile-travail (85 %) et des déplacements tous motifs (90 %) sont internes au territoire du SYMOS. **Ainsi, le SYMOS est bien un périmètre pertinent pour travailler au changement des comportements de mobilité.**



Répartition des déplacements des actifs et habitants du territoire du SYMOS (Sources : INSEE – LITMOBPRO 2021 et EMC<sup>2</sup> Métropole Savoie et Avant-Pays Savoyard 2023)

Toutefois, les déplacements domicile-travail sur le territoire sont très majoritairement des déplacements locaux : deux tiers des actifs travaillent à l'intérieur des frontières de leur AOM. D'un point de vue plus local encore, 42 % des actifs travaillent au sein même de leur secteur de vie à l'intérieur de l'AOM (échelle plus fine ayant environ la moitié de la superficie de l'AOM). Ainsi, même pour les déplacements contraints que sont les déplacements domicile-travail, c'est avant tout à l'échelon local que les mobilités s'organisent.

Le constat d'une forte part du local dans les déplacements est encore plus important si on se concentre sur les déplacements tous motifs :

- 61 % des déplacements se font au sein du secteur de vie (échelle plus fine au sein des AOM) ;
- 80 % se font au sein de l'AOM.

Cette plus forte part des déplacements locaux dans le tous motifs s'explique par le caractère non contraint des déplacements de loisirs, courses ou activités, qui ont souvent lieu plus localement. D'après l'Enquête mobilité du territoire Métropole Savoie et Avant-Pays Savoyard de 2023, **un déplacement domicile-travail sur le territoire fait en moyenne 8,6 km contre 4,2 km pour un trajet domicile-achats et 5,1 km pour un trajet domicile-visites.**

## b) Une interdépendance accrue entre AOM et avec les territoires voisins du SYMOS (Savoie, Haute-Savoie et Isère)

Malgré la forte proportion de déplacements locaux (déplacements internes au secteur de vie, internes aux AOM), on assiste à la forte croissance des déplacements domicile-travail dépassant les frontières des AOM du SYMOS. Entre 2006 et 2021, ces derniers ont augmenté de 30 %, que ce soit vers l'extérieur du territoire (+ 42 %) ou vers les autres AOM du SYMOS (+24 %). Ces déplacements hors des AOM augmentent plus que les déplacements internes et gagnent donc, petit à petit, en importance sur le territoire.

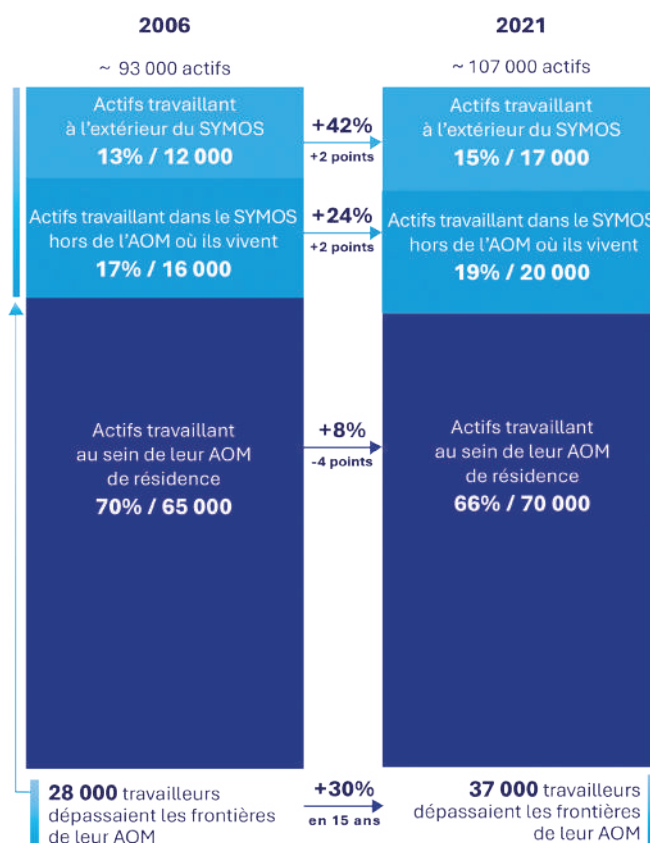
De plus, ces déplacements domicile-travail sont par nature contraints et les plus vecteurs de nuisance :

- Ils sont **plus longs** que les déplacements tous motifs, de 60 % (EMC<sup>2</sup>) ;

- Ils sont en général **effectués en heures de pointe**<sup>3</sup>, ce qui encombre les principales infrastructures routières du territoire (Voie rapide urbaine de Chambéry, routes départementales 1201, 1504...) ;
- Ils sont **plus souvent effectués en voiture** : la part modale de la voiture conducteur au sein des déplacements domicile-travail est plus élevée de 20 % que la part modale tous motifs. Cela entraîne plus de congestion, émissions de CO<sub>2</sub>, baisse de la qualité de l'air, nuisances sonores...

Cette augmentation des interdépendances à l'échelle du territoire du SYMOS s'explique par la présence de pôles d'attraction métropolitains identifiés, vecteurs des déplacements au-delà des frontières des AOM :

- L'accès à des centres urbains majeurs, lieux regroupant la majorité des services et de loisirs (Aix-les-Bains et Chambéry) ;
- L'accès à des zones d'emplois périphériques d'envergure métropolitaine (Savoie Technolac, Alpespace, Savoie Hexapôle...) ;
- L'accès à des services et zones de loisirs situés hors des centres urbains (Médipôle Savoie pour la santé, Lac du Bourget pour les loisirs...).



Evolution 2006 – 2021 du nombre de déplacements domicile-travail par échelle de déplacement (Sources : INSEE – LITMOBPRO 2021 et EMC<sup>2</sup> 2023)

**Cette croissance des déplacements inter-AOM justifie les démarches de coopération entamées à cette échelle, visant à organiser les déplacements au niveau du bassin de vie effectif des habitants et au-delà des frontières administratives des AOM.**

### c) L'interdépendance entre les AOM varie, certaines étant plus connectées que d'autres

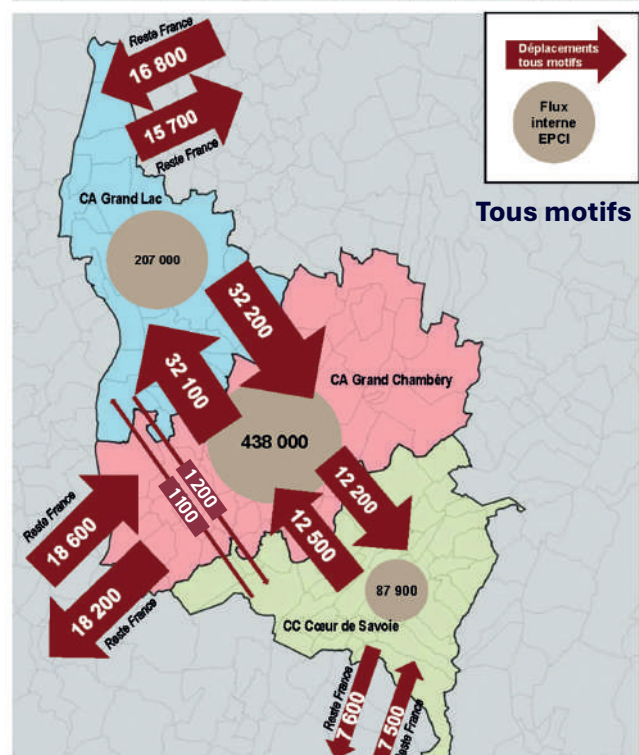
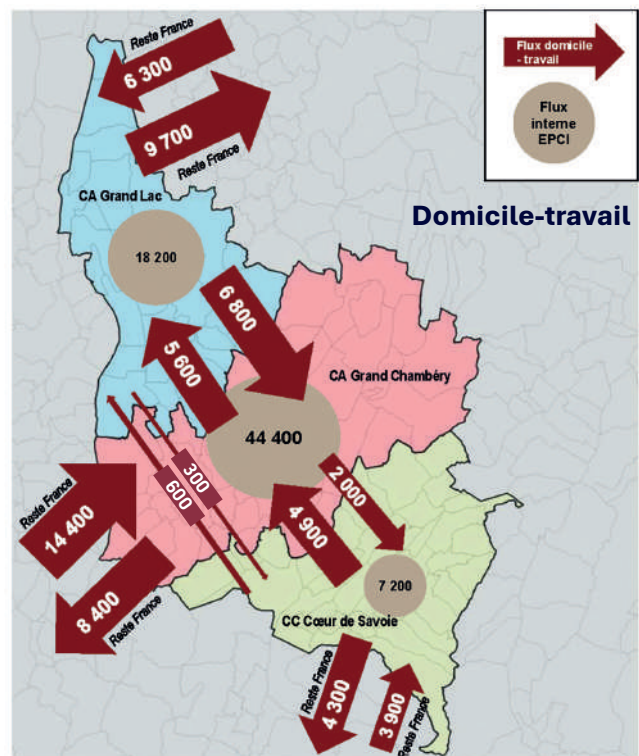
Du fait de ces nombreux déplacements domicile-travail inter-AOM, **les territoires du SYMOS sont interdépendants économiquement**<sup>4</sup>. La situation varie toutefois pour chaque AOM : en fonction de leur AOM de résidence, les actifs sont plus ou moins amenés à sortir des limites territoriales de leur EPCI pour travailler :

- Plus de trois quarts des actifs de Grand Chambéry travaillent au sein du périmètre de l'AOM, ce qui rend Grand Chambéry assez autonome en matière d'emplois. En parallèle, les actifs de Grand Lac et Cœur de Savoie représentent 20% des emplois occupés sur le territoire de Grand Chambéry, ce qui traduit en partie l'interdépendance économique des territoires ;
- Les actifs de Grand Lac et Cœur de Savoie travaillent ainsi légèrement moins sur leur propre territoire :

Grand Chambéry	Grand Lac	Cœur de Savoie
Actifs externes travaillant hors du SYMOS <b>11% / 6 000</b>	<b>21% / 6 800</b>	<b>24% / 3 900</b>
Actifs travaillant dans une autre AOM du SYMOS <b>13% / 8 000</b>	<b>22% / 7 000</b>	<b>33% / 5 500</b>
Actifs travaillant non localement au sein de leur AOM (ex : trajet périphérie-centre) <b>30% / 18 000</b>	<b>19% / 6 000</b>	<b>7% / 1 200</b>
Actifs travaillant localement dans leur secteur de vie (au sein du périurbain, au sein des centres) <b>42% / 26 000</b>	<b>37% / 12 000</b>	<b>36% / 6 000</b>
~ 58 000 actifs	~ 32 000 actifs	~ 17 000 actifs

Répartition des actifs des trois AOM aux différentes échelles  
(Sources : INSEE – LITMOBPRO 2021)

la part des actifs travaillant localement s'élève respectivement à 56 % et 43 %. Ils sont donc beaucoup plus amenés à franchir les limites de leur AOM pour aller travailler, notamment à destination de Grand Chambéry (pour 20 % des actifs de Grand Lac et 29 % des actifs de Cœur de Savoie). Ces actifs sont donc vecteurs de nombreux flux domicile-travail vers Grand Chambéry.



Déplacements tous motifs et domicile-travail entre les AOM du territoire (Sources : INSEE – LITMOBPRO 2021 et EMC<sup>2</sup> 2023)

#### d) Des déplacements touristiques qui renforcent encore l'intensité des déplacements entre territoires et qui tendent les infrastructures de transport

Le territoire métropolitain est de plus soumis à **de nombreux déplacements touristiques venant de l'extérieur du bassin de vie et qui traversent les différents territoires**. Ils sont de deux natures :

- Des déplacements ayant pour destination le territoire métropolitain : bénéficiant de huit stations et communes classées de tourisme, le territoire attire des touristes en toute saison (thermalisme à Aix-les-Bains, sports d'hiver dans les Bauges...). À ces déplacements longs vers le territoire s'ajoutent les multiples déplacements plus locaux lors du séjour ;
- Des déplacements de transit, lors des pics de migration hivernales, vers les stations d'autres territoires alpins, du fait de la situation géographique du territoire du SYMOS sur le passage de la plaine à la montagne.

Ces deux types de déplacements touristiques ont une forte propension à engorger les infrastructures routières de l'axe central car ils sont à la fois :

- **Concentrés dans le temps** : surtout effectués lors des vacances hivernales et en particulier lors des week-ends de migration ;
- **Concentrés dans l'espace** : utilisant principalement les infrastructures de l'axe central puisque venant de loin et traversant parfois le territoire sans s'y arrêter ;
- **Surtout effectués en voiture** : environ trois quarts des déplacements vers les stations de sport d'hiver sont des déplacements en voiture.

Ainsi, une trop forte dépendance aux infrastructures de l'axe central pour les déplacements plus locaux peut engendrer **un risque de congestion en période de forte affluence touristique**.

**En conclusion, l'étude des déplacements à l'échelle du bassin de vie montre que les différents territoires du SYMOS sont de plus en plus interconnectés. Leur interdépendance du fait de la mobilité inter-AOM entraîne un besoin partagé de coopération en matière de mobilité, de sorte à proposer des solutions de transport inter-territoires.**

## 4. Une offre de transport en croissance, marquée par des succès récents mais confrontée à de nombreux défis

### a) Trois AOM à la structuration différente, qui présentent des objectifs convergents

Les trois AOM du SYMOS ont des situations variées du fait des caractéristiques socio-démographiques et géographiques de leurs territoires. De plus, elles n'ont pas toutes la même maturité dans l'organisation de la compétence mobilité (Cœur de Savoie a par exemple pris la compétence mobilité en 2021).

Toutefois, les AOM du SYMOS affichent **des objectifs structurants convergents**, axés en particulier sur :

- **Des stratégies résolument multimodales** dans le but d'absorber la hausse des flux sur le territoire ;
- **L'inclusion de tous les habitants**, notamment via une très bonne couverture territoriale.



Plan des mobilités 2024

- > **Réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville** en agissant sur l'espace public
- > **Développer l'offre et les services** pour favoriser l'usage des modes alternatifs à l'automobile
- > **Définir un cadre réglementaire lisible par tous** pour agir sur les mobilités.



POA déplacements du PLUi 2019

- > **Unir et équilibrer les territoires** pour développer une agglomération en réseaux
- > **Réduire les besoins de déplacements** et les distances pour faire émerger une agglomération plus accessible
- > **Anticiper les implications environnementales, économiques et sociales** de la mobilité en agissant à la source.



Plan des mobilités simplifié 2024

- > **Conforter l'armature ferroviaire** comme squelette principal de la mobilité durable
- > **Offrir des solutions alternatives à la voiture** pour l'accessibilité aux pôles générateurs
- > **Développer les mobilités alternatives** à la voiture partout et pour tous
- > **Communiquer**, accompagner les actions.

Synthèse des grands objectifs des documents de planification des AOM (Sources : documents de programmation des AOM)

## b) Des offres de transports collectifs développées mais dont l'efficacité et l'attractivité doivent être améliorées

Les offres de transports collectifs sur le territoire du SYMOS se décomposent en **trois blocs distincts** : l'offre ferroviaire organisée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, l'offre de lignes interurbaines, également organisée par la Région et l'offre de transports en commun urbains mis en œuvre par les AOM.

### . L'offre ferroviaire

Le territoire du SYMOS compte dix gares.

#### - Une gare majeure d'envergure nationale :

Chambéry – Challes-les-Eaux qui accueille plus de 300 trains par jour (dont TGV, Frecciarossa et Eurostar durant la saison hivernale). Nœud ferroviaire, elle connecte différentes lignes telles que Culoz à Modane (frontière) et Saint-André-le-Gaz à Chambéry (la 4<sup>ème</sup> gare d'Auvergne-Rhône-Alpes avec 5,106 millions de voyageurs en 2024) ;

- **Deux gares d'envergure régionale** : Aix-les-Bains (1,871 million de voyageurs en 2024) et Montmélian (708 000 voyageurs en 2024) qui accueillent environ 200 trains par jour et rayonnent au-delà du simple échelon local ;

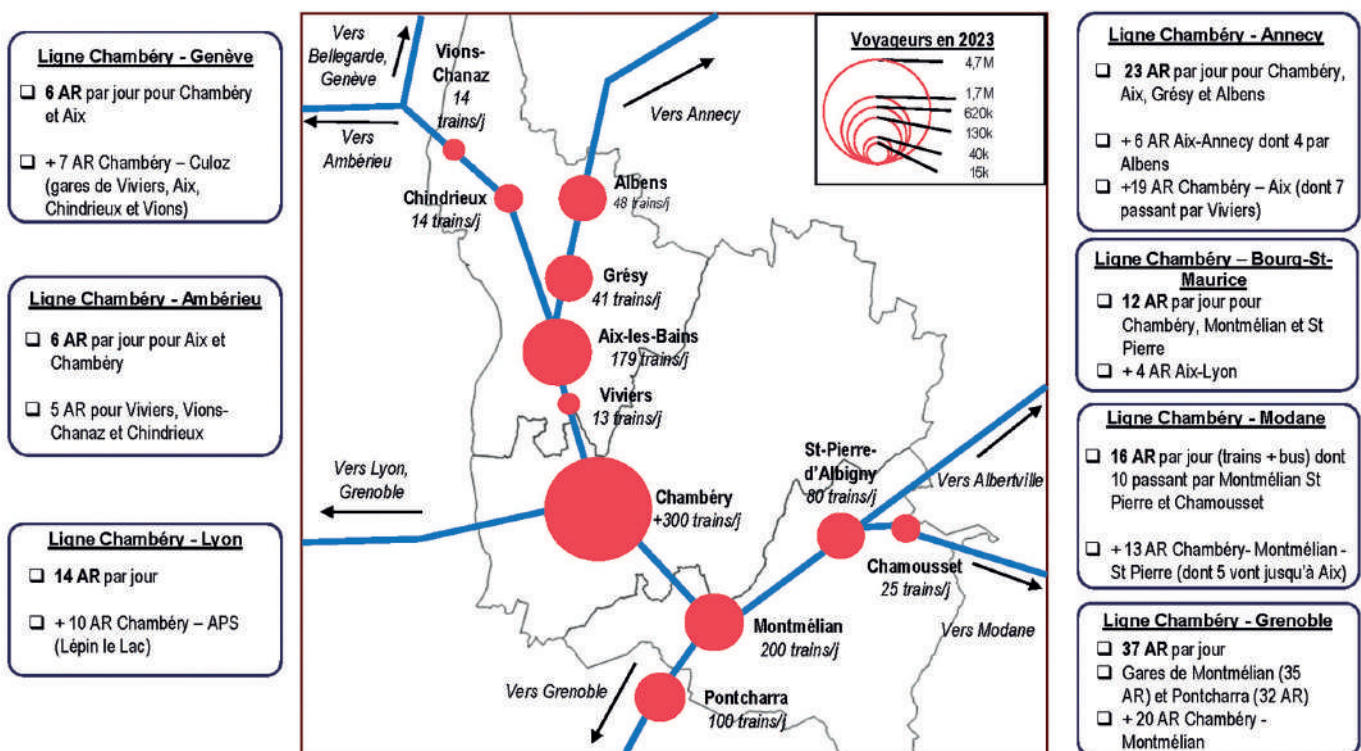
- **Trois gares d'envergure locale** : Albens (commune d'Entrelacs, 150 000 voyageurs en 2024), Grésy-sur-Aix (126 000 voyageurs en 2024) et Saint-Pierre d'Albigny (172 000 voyageurs en 2024) qui accueillent entre 40 et 100 trains par jour ;

- **Quatre gares d'envergure très locale** : Vions-Chanaz (13 000 voyageurs en 2024), Chindrieux (30 000 voyageurs en 2024), Viviers-du-Lac (15 000 voyageurs en 2024) et Chamousset (45 000 voyageurs en 2024) qui proposent un maillage plus fin mais une offre de desserte peu développée (accueillant entre 10 et 25 trains par jour).

Dans une optique d'intermodalité, les AOM développent **des offres de rabattement** en lien avec ces gares :

- **Des lignes de transport en commun** : les gares des trois villes-centres sont également des nœuds importants des réseaux de transport urbains et interurbains, par lesquels la majeure partie des lignes fortes passent ;

- **Des aménagements et stationnements cyclables**, voire des stations de location de vélo (en gare d'Aix-les-Bains, de Chambéry et près de celle de Montmélian). Des cheminements piétons vers les gares sont également développés pour en faciliter l'accès ;



L'offre ferroviaire sur le territoire du SYMOS (Sources : Open data SNCF et documents de programmation des AOM)

- Des aménagements de parkings de stationnement voire de parking relais (P+R), favorisant le rabattement voiture et le covoiturage.

**L'objectif affiché des AOM vis-à-vis de ces gares est d'en faire de véritables pôles d'échanges multimodaux, permettant l'interconnexion entre chaque mode.**

L'offre ferroviaire sur le territoire connaît un réel succès, mais son potentiel peut encore être développé. Le nombre moyen de passagers transitant chaque jour dans les gares du territoire se situe entre 10 000 et 20 000 alors que **le nombre de déplacements inter-AOM et externes journaliers à l'échelle du territoire du SYMOS est d'environ 175 000**. Le train ne capte donc qu'une faible partie des déplacements du territoire et l'offre pourrait être développée pour attirer plus de passagers.

- Le cadencement des trains est encore relativement faible (souvent à la demi-heure en heure de pointe dans le meilleur des cas et offre plus faible en milieu de journée) ;

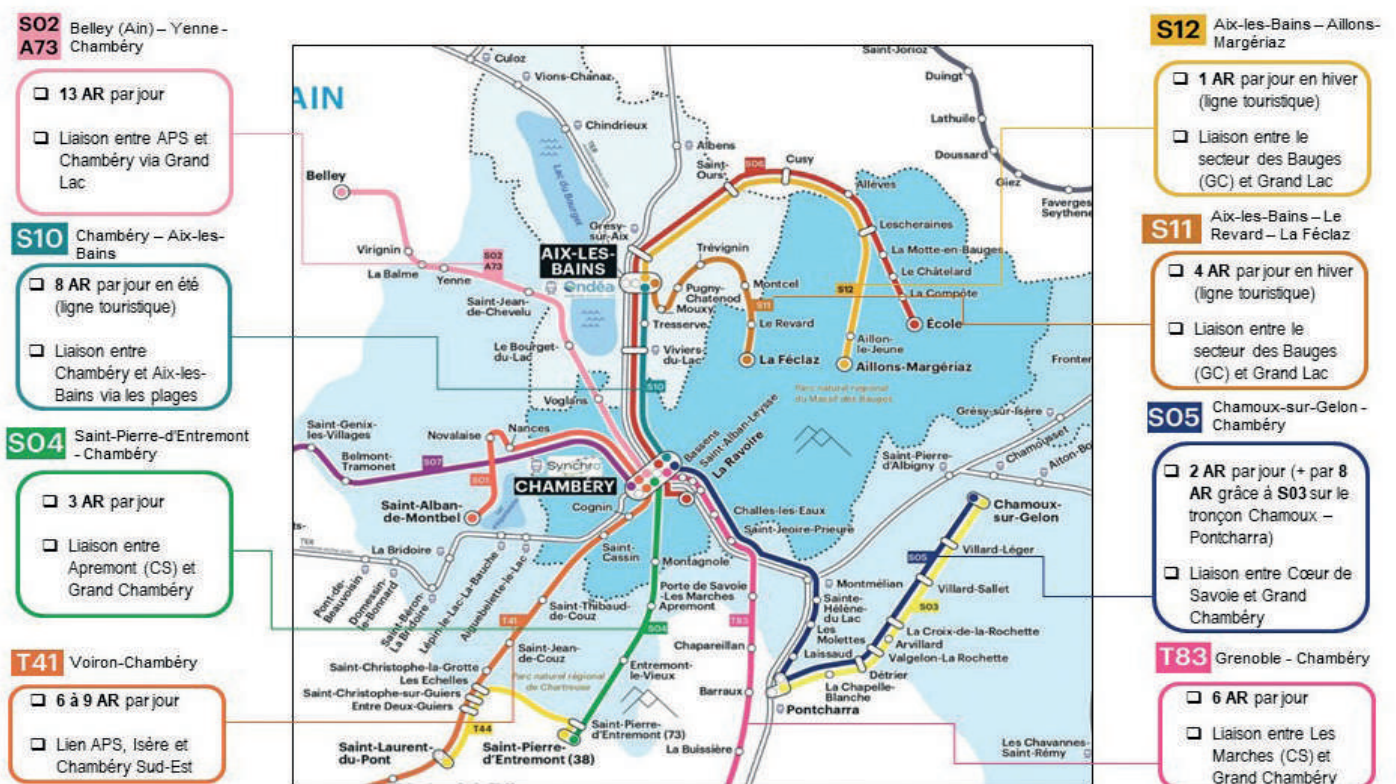
- Le réseau ne dessert pas assez finement le territoire, notamment en ce qui concerne les pôles d'attraction situés en périphérie (Ex : une seule gare pour le territoire de Grand Chambéry).

**Ainsi, le renforcement de l'offre et son meilleur maillage territorial sont un enjeu majeur pour le territoire et constituent le cœur de la démarche de service express régional métropolitain (SERM), présentée plus loin dans ce schéma des mobilités.**

### L'offre de cars interurbains

L'offre de lignes régulières interurbaines de compétence régionale représente un complément au réseau urbain développé par les AOM. Ces lignes permettent notamment :

- D'établir des connexions avec les territoires voisins, notamment l'Avant-Pays Savoyard (lignes S01, S07 et S02/A73) et le Grésivaudan (ligne T83) ;
- De relier les AOM du SYMOS (S10, S11 et S12 pour le Nord, lignes S03 et S05 pour le Sud) ;
- De desservir de nombreuses zones moins densément peuplées du territoire du SYMOS (massif des Bauges : lignes S11 et S12, Val Gelon : lignes S03 et S05, massif de la Chartreuse : lignes S04 et T41).



Néanmoins, le succès de ces lignes reste limité du fait de leur manque de visibilité et de la faiblesse du niveau d'offre. On peut ainsi distinguer :

- Les lignes interdépartementales non-limitées aux heures de pointe (de 6 à 13 allers-retours par jour, niveau restant faible) : S02/A73, S03, T41 et T83 ;
- Les lignes de type scolaire (2 allers-retours par jour), permettant l'accès des zones plus rurales à Chambéry : S04 et S05, au niveau de service faible même si elles fonctionnent tout au long de l'année ;
- Les lignes touristiques, au niveau de service saisonnier et souvent faible : S10, S11 et S12.

**Ainsi, le renfort de l'attractivité et de la lisibilité de ces lignes (cadencement, tracé, etc.) est un véritable enjeu pour le territoire du SYMOS.**

### . L'offre de transports en commun urbains

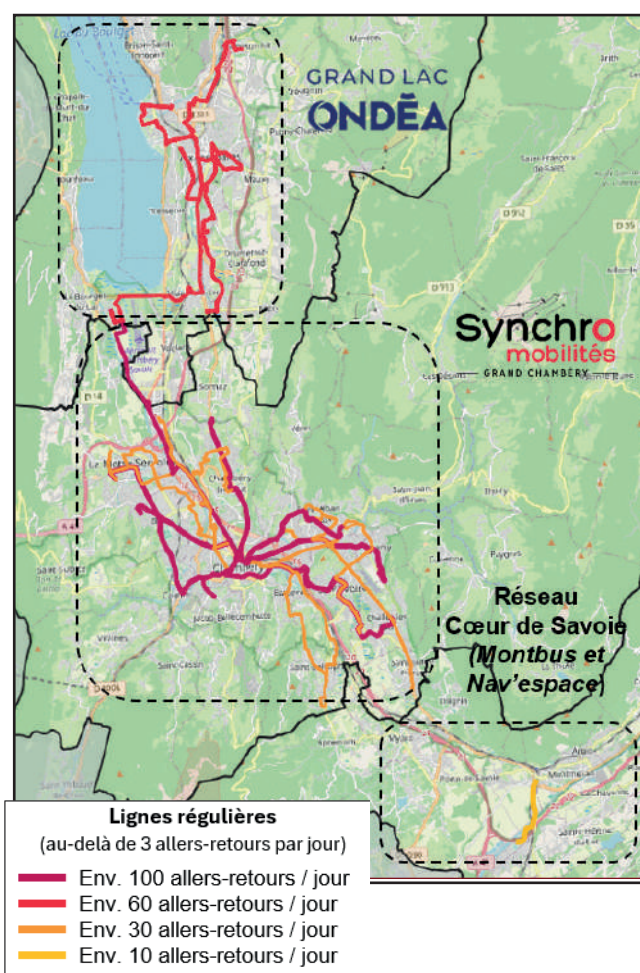
Les réseaux de transport en commun urbains des AOM du SYMOS ont des niveaux d'offre variables :

- **Le réseau Synchro de Grand Chambéry** (4,15 millions de kilomètres commerciaux en 2024) repose sur :
  - . 5 lignes structurantes à haut niveau de service (à environ 100 allers-retours par jour), les lignes Chrono A, B, C, D et E ;
  - . 5 lignes secondaires, desservant plus finement le territoire (environ 30 allers-retours par jour) ;
  - . 11 lignes locales (2 ou 3 allers-retours par jour) assurent la desserte des communes de seconde couronne ;
  - . 1 service de transport à la demande, dédié aux personnes à mobilité réduite ;
  - . des lignes scolaires
- **Le réseau Ondéa de Grand Lac** (1,37 million de kilomètres commerciaux en 2024) repose quant à lui sur :
  - . 3 lignes principales au niveau de service élevé (environ 60 allers-retours par jour), les lignes 1, 2 et 3. Elles desservent principalement la ville d'Aix-les-Bains et les communes denses proches de son centre (Grésy-sur-Aix, Drumettaz-Clarafond, Viviers-du-Lac, Le Bourget-du-Lac, etc.) ;

- . 56 lignes de proximité de type scolaire (1 à 3 allers-retours par jour) ;
- . 1 offre de transport à la demande zonal récemment développée (quatre zones de rabattement sur Grand Lac avec trajets interzones possibles).

- **Le réseau de Cœur de Savoie**, consiste en :
  - . 1 ligne desservant le centre de Montmélian (une dizaine d'allers-retours par jour) ;
  - . 1 ligne reliant le PAE Alpespace à la gare de Montmélian.
  - . 44 lignes scolaires qui desservent les établissements.

Les réseaux partagent des enjeux d'amélioration de leur fréquentation : le nombre de voyages par kilomètre offert des deux réseaux (1,28 pour Synchro et 0,89 pour Ondéa) est inférieur aux moyennes des réseaux qui leur sont comparables<sup>5</sup>. Il en va de même pour le rapport entre voyages par habitant desservi par les réseaux (respectivement 45,5 et 16,8).



Les trois réseaux de transports en commun réguliers des AOM sur le territoire (Sources : documents de programmation des AOM)

**Ces chiffres, en deçà des réseaux comparables, s'expliquent par l'intention des AOM du SYMOS de desservir des secteurs moins denses dans un souci d'équité territoriale. Des marges de manœuvre peuvent être identifiées pour améliorer l'attractivité et la performance des offres. Un effort sur la hausse de la vitesse commerciale en zone dense peut en particulier être ciblé.**

	Km offerts (en milliers)	Voyages (en milliers)	Km par conducteur et par an (productivité)	Nombre de voyages par km	Nombre de voyages par habitant	R/D : couverture des dépenses par les recettes tarifaires
<b>Synchro</b>	<b>5 100</b>	<b>6 500</b>	<b>15 100</b>	<b>1,28</b>	<b>45,5</b>	<b>18,7</b>
Moyenne réseaux comparables	4 670	7 400	20 500	1,53	50,3	16,1
<b>Ondéa</b>	<b>1 500</b>	<b>1 340</b>	<b>21 200</b>	<b>0,89</b>	<b>16,8</b>	<b>19,1</b>
Moyenne réseaux comparables	1490	1 920	21 500	1,28	25,2	18,8

*Zoom sur la performance (productivité, fréquentation, etc.) des réseaux Synchro et Ondéa (Source : UTP 2022)*

### c) Des offres complémentaires aux transports en commun en développement

#### . Une offre cyclable en pleine croissance

**Les AOM du SYMOS ont ces dernières années nettement renforcé leur politique d'encouragement de la pratique cyclable.** Elles disposent chacune d'un schéma directeur cyclable qui planifie les aménagements à réaliser à différents horizons :

- Pour Grand Chambéry, la création de 50 km de pistes prévue par le Schéma adopté en 2019, venant compléter un réseau existant de plus de 100 km ;
- Pour Grand Lac, la création de 158 km de voies cyclables prévue par le Schéma directeur adopté en 202, faisant passer le réseau de 84 km à 242 km ;
- Pour Cœur de Savoie, la création de 146 km de voies faisant passer le réseau de 75 km en 2021 à 221 km à terme.

**Ainsi, ces schémas indiquent que le réseau cyclable du territoire du SYMOS est amené à changer de dimension à terme, avec un triplement du linéaire cyclable actuel, ce qui exigera un effort important d'investissement pour les trois AOM.**

Le Département de la Savoie participe également au développement du réseau cyclable puisqu'il contribue, dans le cadre du Plan vélo adopté en 2023, d'une part au financement des itinéraires cyclables structurants et d'autre part au financement et à la réalisation d'aménagements comme :

- La sécurisation de l'itinéraire entre Challes-les-Eaux et Médipôle par la création d'une voie verte le long de la RD5 à Grand Chambéry ;
- La sécurisation de la montée entre Grésy-sur-Aix et Saint-Ours sur la RD94 avec la réalisation de bandes cyclables dans le sens montant à Grand Lac ;

- Le franchissement cyclable de l'Isère pour raccorder Montmélian au PAE d'Alpespace et à la Belle Via en direction de Laissaud à Cœur de Savoie.

À ces efforts de déploiement des réseaux internes des AOM viennent s'ajouter des initiatives visant à relier les réseaux entre eux, pour gommer au maximum l'effet frontière.

Au-delà de ces infrastructures en fort développement, **les AOM du SYMOS proposent chacune un service public de location de vélo** selon des modalités pouvant varier d'une AOM à l'autre (prix et durée notamment). Ces offres visent à encourager la pratique cyclable et motiver l'achat d'un vélo. Le parc de location à l'échelle du territoire du SYMOS, également en développement, est d'environ 1 400 vélos dont la moitié en vélos à assistance électrique (VAE). Trois Vélostations (stations de location de vélo longue durée) se trouvent au centre des villes principales (Aix-les-Bains, Chambéry et Montmélian) et deux services de location secondaire se trouvent à Lescheraines et à Valgelon – La Rochette.

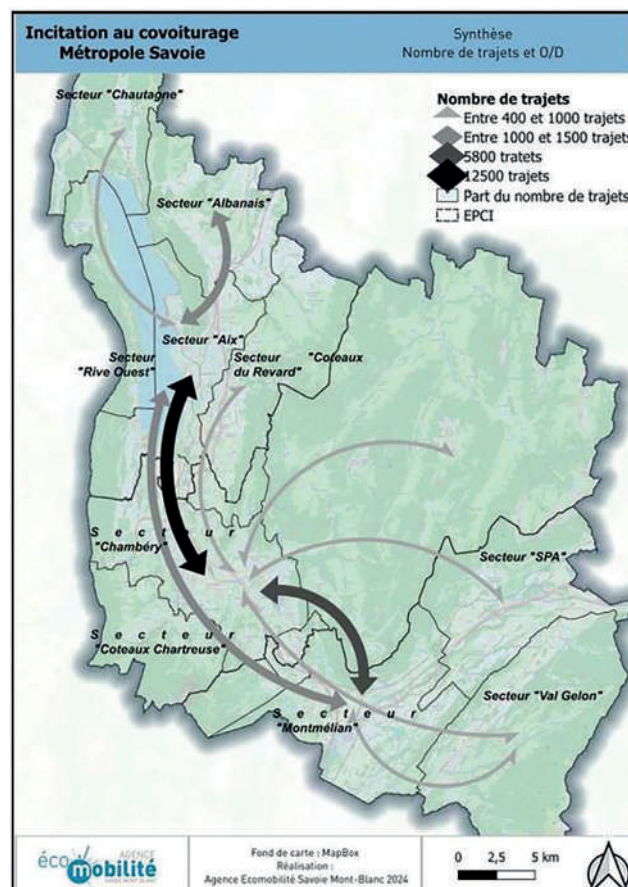
Le développement de l'offre ces dernières années a accompagné **une dynamique très favorable de la pratique depuis les années 2010** (+4,5 % de croissance annuelle sur la décennie) ainsi qu'un bond particulièrement important dans le contexte de post-pandémie de Covid-19 (+9,9 % en 2022). Ces années de forte croissance ont fait changer la pratique d'échelle : la part modale du vélo est passé de 1 % en 2007 à 5 % en 2023. Toutefois, cette croissance est surtout importante en milieu urbain, zone de déplacements plus courts et où les infrastructures ont été le plus développées. On assiste également à un léger essoufflement de la dynamique, avec une croissance annuelle de 3 % en 2024, plus faible que celle des années passées. **L'enjeu de développement du mode est toujours crucial malgré les succès des quinze dernières années.**

**Ainsi, tout l'enjeu dans les années à venir est de parvenir à maintenir la dynamique très favorable des dernières années via une hausse de l'offre, à la fois en termes d'aménagements et de services.**

## **. Une offre de mobilité partagée en croissance mais pas encore à la hauteur des enjeux**

Face à l'importance des flux de voiture personnelle<sup>6</sup> sur le territoire du SYMOS, ses membres ont développé au cours des dernières années une offre portant sur la mobilité partagée. Cette offre s'organise autour de trois axes :

- **Une politique commune et volontariste de gratification du covoiturage** qui permet la gratuité des trajets pour les passagers et le versement d'une incitation financière aux conducteurs. En 2024, 66 000 trajets ont ainsi été gratifiés, principalement pour les liaisons inter-AOM ;
- **Des offres de lignes de covoiturage express ou spontané** : 7 lignes spontanées sur Grand Chambéry, 2 lignes spontanées sur Grand Lac, 1 ligne onCovoit' dans le Val Gelon à Cœur de Savoie ;
- **Le développement d'infrastructures favorisant le covoiturage**, notamment les aires de covoiturages et parking relais sur les grands axes de circulation (aire de covoiturage de Bois-Plan, La Chavanne...) et à des points stratégiques permet-



Trajets en covoiturage gratifiés sur le territoire en 2024  
(Source : Agence Ecomobilité Savoie-Mont-Blanc)

tant une interconnexion entre les modes (aire de la gare d'Albens, de la Cassine...). Cette offre est accompagnée par le Schéma départemental des aires de covoiturage qui recense les infrastructures favorisant la pratique sur le territoire.

Toutefois, le succès de cette offre n'est pour l'instant pas à l'échelle de l'enjeu : de l'ordre de 200 trajets sont gratifiés chaque jour sur le territoire, pour un volume de déplacements externes et inter-AOM de 175 000. Le taux d'occupation de la voiture est toujours faible (1,41), surtout pour les trajets domicile-travail (1,04).

**Le potentiel important de la pratique met en évidence l'enjeu de la hausse des volumes de la mobilité partagée à l'échelle du territoire, en particulier pour les déplacements pendulaires.**

### **. L'offre de conseil en mobilité**

Les trois AOM du SYMOS ont chacune développé une offre de conseil en mobilité comprenant en particulier :

- **Des missions de Plans de Mobilité Employeur** visant le diagnostic et la formulation de plans d'actions à destination des principaux employeurs du territoire, pouvant aller jusqu'au conventionnement avec l'AOM en question. Des animations pour sensibiliser le plus grand nombre de salariés aux enjeux des mobilités douces sont également proposées ;
- **Des missions de Plans de Déplacement Établissements Scolaires** et d'animation auprès des publics jeunes ;
- **Des missions de sensibilisation et d'accompagnement des publics en insertion socio-professionnelle ou originaires des quartiers politiques de la ville**, en partenariat avec les acteurs sociaux.

Cette offre de conseil en mobilité est essentielle pour **favoriser le changement des habitudes**. Deux aspects de cette offre pourraient toutefois être améliorés :

- Malgré la coopération des AOM du SYMOS sur certains sujets clefs (mobilité solidaire, défis écoliers...), certaines offres sont développées en

silos par les AOM, en particulier sur les missions liées à la mobilité employeur, posant des problèmes de cohérence à l'échelle du bassin de vie, en particulier pour les actifs effectuant des trajets inter-AOM ;

- Les Plans de Mobilité Employeur sont pour l'instant principalement réalisés à l'échelle de l'entreprise et non de la zone ou du parc d'activités, entraînant des enjeux importants de mutualisation pour changer d'échelle et intégrer les plus petits employeurs dans le processus.

**Ainsi les enjeux d'harmonisation à l'échelle du territoire et de mutualisation à l'échelle des parcs d'activités sont cruciaux pour que le conseil en mobilité devienne l'instrument des changements de comportement sur le territoire.**

## **5. L'adéquation offre-demande : le besoin d'agir prioritairement sur certaines liaisons**

### **a) Principes et méthode du raisonnement par échelle**

L'adéquation entre l'offre et la demande de mobilité sur le territoire a été caractérisée par échelles géographiques. En effet, raisonner par échelle permet de cibler les liaisons pour lesquelles l'offre de mobilité est sous-développée par rapport à une demande importante ou en croissance. **L'objectif de cette démarche est d'identifier certaines liaisons à haut potentiel de développement de l'offre.**

Pour caractériser les différentes échelles de déplacements, le territoire du SYMOS a été découpé en différents secteurs d'étude (basés sur les périmètres de l'étude EMC<sup>2</sup>). Chacun de ces secteurs a été ensuite classé en deux catégories :

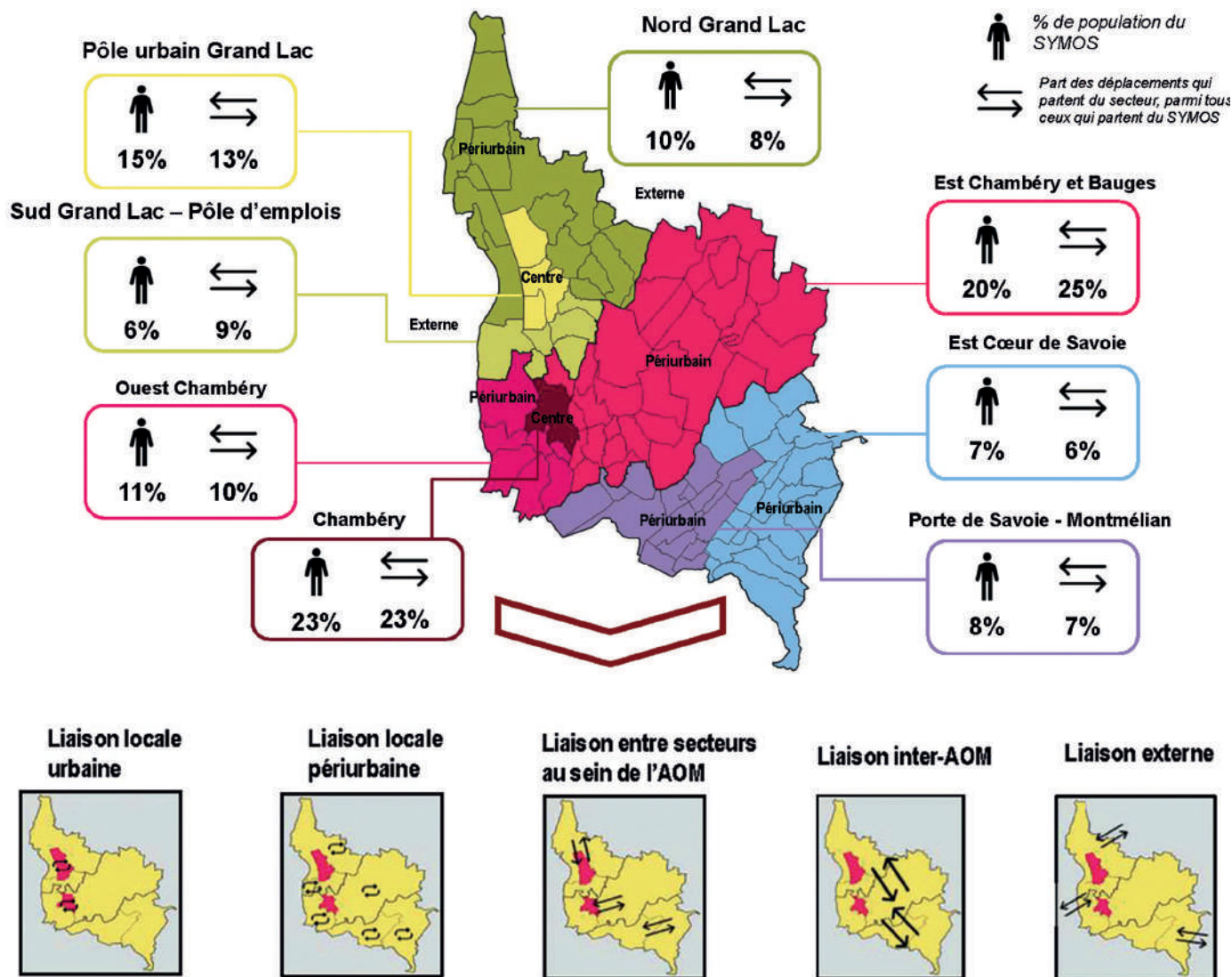
- **Les secteurs urbains** : Chambéry ville et Pôle urbain de Grand Lac ;
- **Les secteurs périurbains** : Nord et Sud de Grand Lac, Est et Ouest de Grand Chambéry et de Cœur de Savoie.

Ces secteurs ont permis de distinguer les différents types de liaisons étudiées (du plus au moins local) :

- **Les liaisons locales** pour les déplacements au sein des secteurs urbains, au sein des secteurs périurbains, sans franchir les frontières des secteurs (ex : Tresserve – centre-ville d’Aix-les-Bains, Bassens – Challes-les-Eaux, Porte de Savoie – Montmélian) ;
- **Les liaisons entre secteurs d’une AOM** pour les déplacements entre périurbain et centre (ex : Méry – Aix-les-Bains, Barby – Chambéry) et

minoritairement les déplacements du périurbain au périurbain (ex : Valgelon-la-Rochette – Porte-de-Savoie) ;

- **Les liaisons inter-AOM** pour les déplacements qui franchissent les frontières des EPCI (ex : La Ravoire – Viviers-du-Lac, Grésy-sur-Aix – La Motte – Servolex, Cognin – AlpEspace) ;
- **Les liaisons externes** pour les déplacements depuis où vers un lieu hors du périmètre du SYMOS (ex : Albens – Annecy, Novalaise (Avant-Pays Savoyard) – Chambéry, Montmélian – Grenoble).



Secteurs d’étude et liaisons étudiées pour l’adéquation offre-demande (Source : Schéma des mobilités du SYMOS)

Pour chaque liaison, trois étapes ont ensuite permis d'établir l'adéquation entre l'offre et la demande :

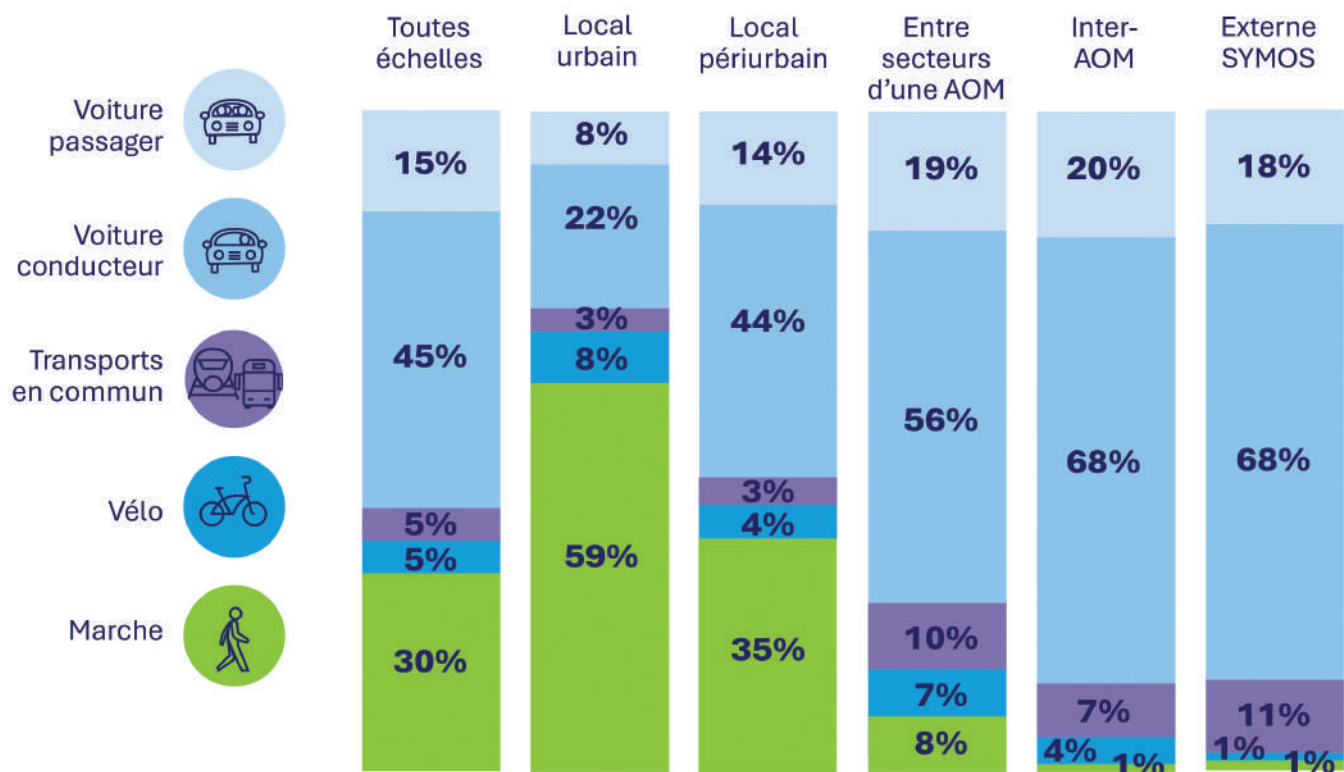
- **La qualification de la demande**, qui passe par l'étude de son poids actuel dans la somme des déplacements à l'échelle du territoire ainsi que la dynamique de croissance de la demande ;
- **L'appréciation de l'offre sur les différents modes de déplacement**, étape visant à caractériser le niveau de l'offre ainsi que son attractivité tout en prenant en compte la compatibilité du mode par rapport à la liaison en question ;
- **La caractérisation de l'adéquation entre l'offre et la demande** et de l'opportunité à agir sur cette liaison.

**Ces trois étapes permettent de caractériser les liaisons où l'action du SYMOS devrait être prioritaire pour proposer des services de mobilité à la hauteur des enjeux et de la demande.**

## b) La voiture prépondérante sur tout le territoire à l'exception des villes-centres

Ces différentes liaisons ont des parts modales très variées. Ainsi, si la part modale de la voiture conducteur est de 45 % à l'échelle globale, elle est plus faible pour les liaisons locales, particulièrement pour le local urbain (22 %) et est de plus en plus élevée au fur et à mesure que l'on sort du local et que les déplacements sortent du secteur d'origine voire de l'AOM (68 % pour l'inter-AOM).

Dans la même logique, la part modale des modes actifs et des transports en commun est plus élevée pour les déplacements les plus locaux. Ce phénomène s'explique aisément : les déplacements hors du local sont plus longs, moins adaptés aux modes actifs et l'offre de transport en commun y est potentiellement plus réduite ou moins compétitive par rapport à la voiture.



Parts modales par type de liaisons sur l'ensemble des déplacements du territoire (Source : EMC<sup>2</sup> 2023)

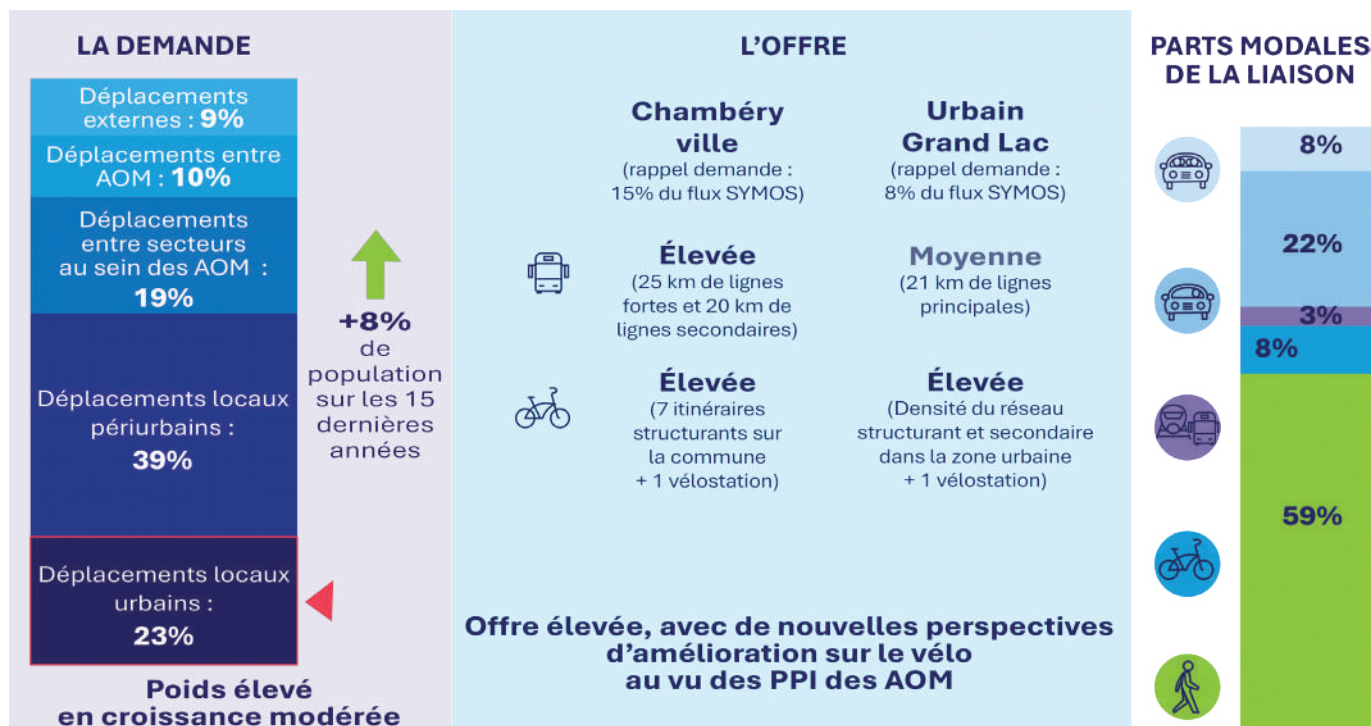
## c) L'adéquation offre-demande par liaison

**. Les mobilités locales urbaines : un flux important dont le traitement a été historiquement la priorité des AOM du SYMOS**

**Ce flux concerne les déplacements réalisés au sein des deux pôles urbains du territoire** (ex : Tresserve – centre-ville d'Aix-les-Bains, les Landiers – centre-ville de Chambéry).

**L'adéquation offre-demande sur cette liaison est satisfaisante**, en conséquence de l'offre importante développée historiquement par les AOM sur cette liaison et de la caractéristique des déplacements locaux dans les centres (déplacements plus courts et plus propices aux modes actifs). Les parts modales du transport collectif et du vélo cumulées sont seulement deux fois moins importantes que celle de la voiture personnelle.

**L'opportunité à agir sur la liaison est donc relativement faible, du fait du bon traitement de l'offre. Les gains marginaux potentiels de parts modales des modes actifs sont donc également plus difficiles à trouver que sur d'autres liaisons moins traitées par l'offre.**



**Adéquation offre-demande de la liaison :**



Un flux important mais une concentration de l'offre des AOM dans les centres, résultant en de relatives bonnes parts modales de transports en commun et de vélo (seulement 2 fois moins que le véhicule personnel).

**Opportunité à agir sur cette liaison :**



Une croissance modérée de la demande, un bon traitement par l'offre et des gains marginaux de parts modales plus difficiles à capter sur d'autres liaisons.

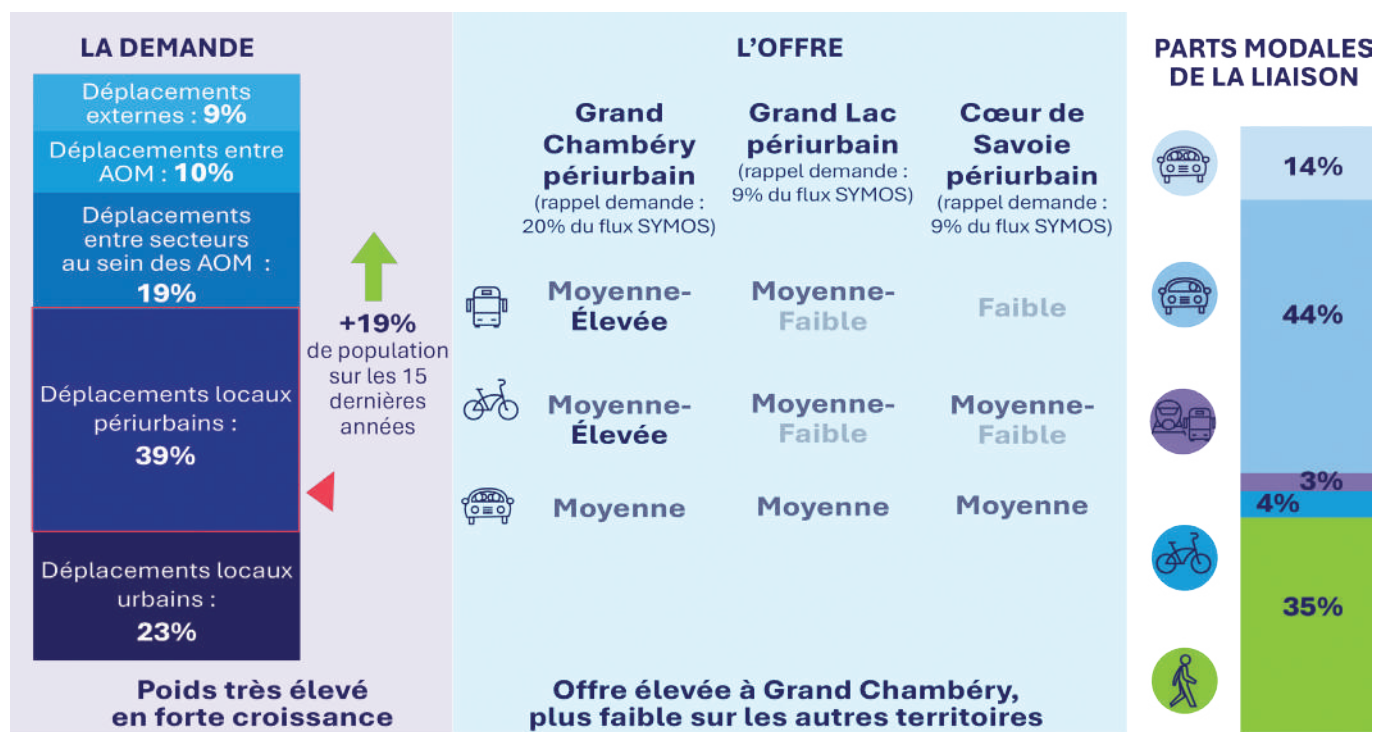
**. Les mobilités locales périurbaines : un flux majeur mais pour l'instant peu traité par l'offre**

**Ce flux concerne les déplacements réalisés au sein des secteurs périurbains du territoire** (Ex : Chindrieux – Entrelacs, Bassens – Challes-les-Eaux, Porte de Savoie – Montmélian).

Représentant un volume de flux majeur (39% des flux toutes échelles confondues) et amenées à croître dans le futur sous l'effet de la périurbanisation, les mobilités locales périurbaines sont assez peu traitées par l'offre actuelle. Cette dernière est assez disparate sur le territoire : plutôt élevée pour le périurbain en proximité de Chambéry et dans une moindre mesure pour le sud de Grand Lac (proximité d'Aix-les-Bains), plutôt faible pour le reste du périurbain.

**Il en résulte une faible adéquation de l'offre par rapport aux enjeux de la demande** avec une part modale des voitures personnelles six fois supérieure à celle des modes actifs. Ce constat est partagé même dans les territoires où l'offre est plus élevée (périurbain de Grand Chambéry). Cela induit des enjeux de développement mais aussi d'attractivité de l'offre, en particulier dans les secteurs périurbains les plus denses de ces AOM : le sud-est de Chambéry, le sud de Grand Lac, l'ouest de Cœur de Savoie et ponctuellement le nord de Grand Lac. Dans ces secteurs, l'offre de transports en commun souffre en particulier de faibles cadences et de vitesses commerciales trop faibles.

**Ainsi, le développement de l'offre dans le périurbain et l'amélioration de son attractivité ressortent comme une priorité fonctionnelle de premier rang, en particulier dans les territoires périurbains les plus denses.**



- Adéquation offre-demande de la liaison :** Un flux majeur, mais insuffisamment couvert par une offre limitée et en manque d'attractivité ; les parts modales transports en commun et vélo sont 6 fois inférieures à celles de la voiture.
- Opportunité à agir sur cette liaison :** Malgré des flux plutôt bien répartis sur les infrastructures, la faible adéquation offre-demande et la perspective de forte croissance des flux dans le périurbain induisent un **fort intérêt à agir**.

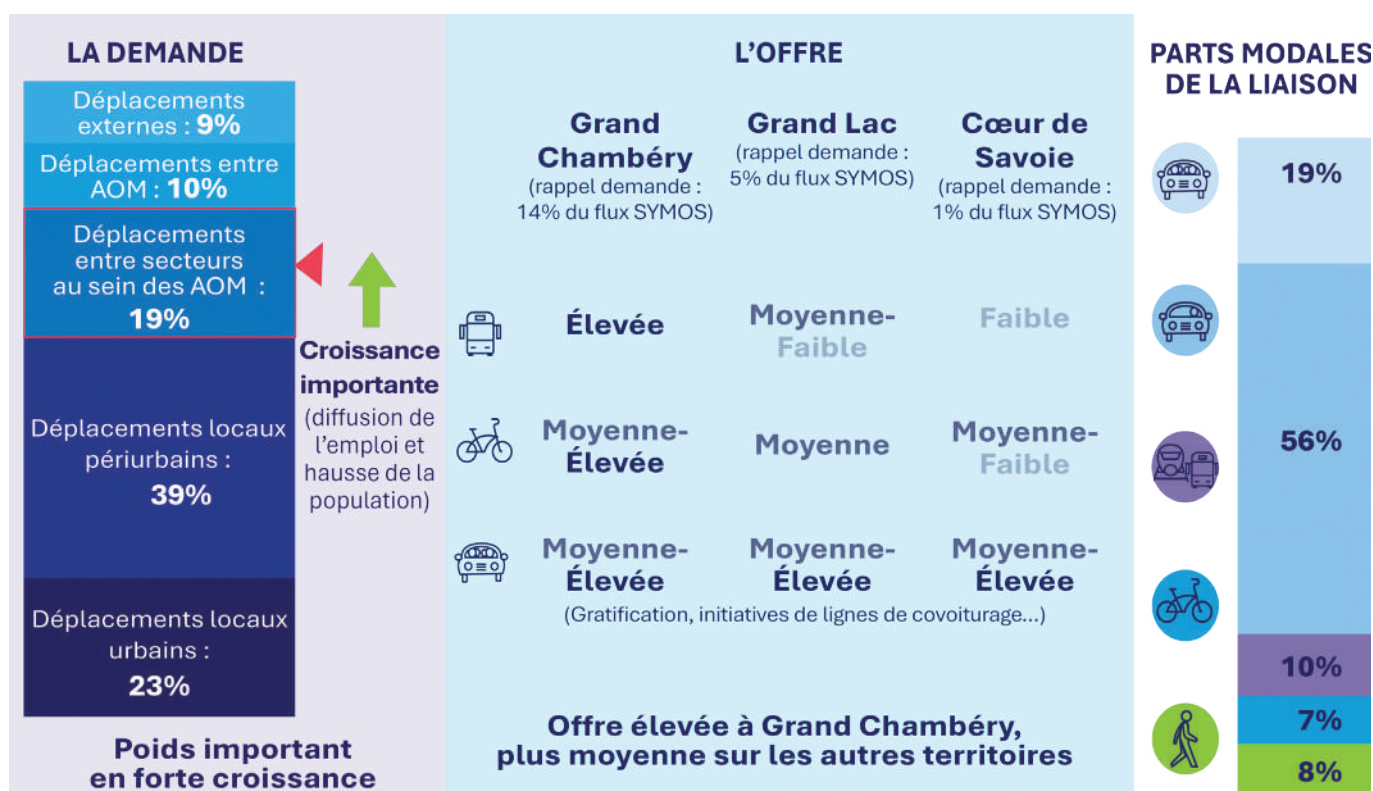
**. Les mobilités entre secteurs au sein des AOM : un flux important, moyennement traité par l'offre**

**Ce flux concerne les déplacements réalisés entre les secteurs sans sortir du ressort territorial des AOM.** Ils incluent principalement les déplacements entre périurbain et centre (ex : Méry – Aix-les-Bains, Barby – Chambéry) et minoritairement les déplacements du périurbain au périurbain (ex : Valgelon-la-Rochette – Porte-de-Savoie).

Les mobilités entre secteurs au sein des AOM représentent un flux important (19 % des déplacements du territoire) et sont amenées à croître fortement dans les prochaines années sous l'effet de la diffusion de l'habitat et de la concentration de l'emploi. Face à ce flux, l'offre de mobilité pour cette liaison est assez inégale en fonction des AOM : plutôt développée à Grand Chambéry et plus en retrait pour les autres AOM.

**Il en résulte une adéquation plutôt moyenne de l'offre par rapport aux enjeux de la demande.** La part modale des transports en commun et du vélo est entre trois et quatre fois plus faible que celle de la voiture personnelle, ce qui est plus élevé que pour le périurbain local mais reste plutôt faible. On note toutefois des disparités entre territoires, l'adéquation étant meilleure à Grand Chambéry du fait d'une offre plus élevée.

**Ainsi, malgré des enjeux de développement et d'attractivité de l'offre sur les liaisons principales périphérie-centre, cette liaison ressort comme une priorité de rang 2 grâce à une meilleure adéquation offre-demande que dans le périurbain local.**



**Adéquation offre-demande de la liaison :**



Un flux important et moyennement traité par l'offre (plutôt bien développée à Grand Chambéry, moins ailleurs) ; des parts modales transports en commun et vélo moyennes (3 à 4 fois inférieures à la voiture personnelle).

**Opportunité à agir sur cette liaison :**



Malgré des flux plutôt bien répartis sur les infrastructures, l'adéquation offre-demande moyenne et la perspective de croissance de flux dans le périurbain induisent un intérêt à agir.

**. Les mobilités inter-AOM : un flux important, faiblement traité par l'offre**

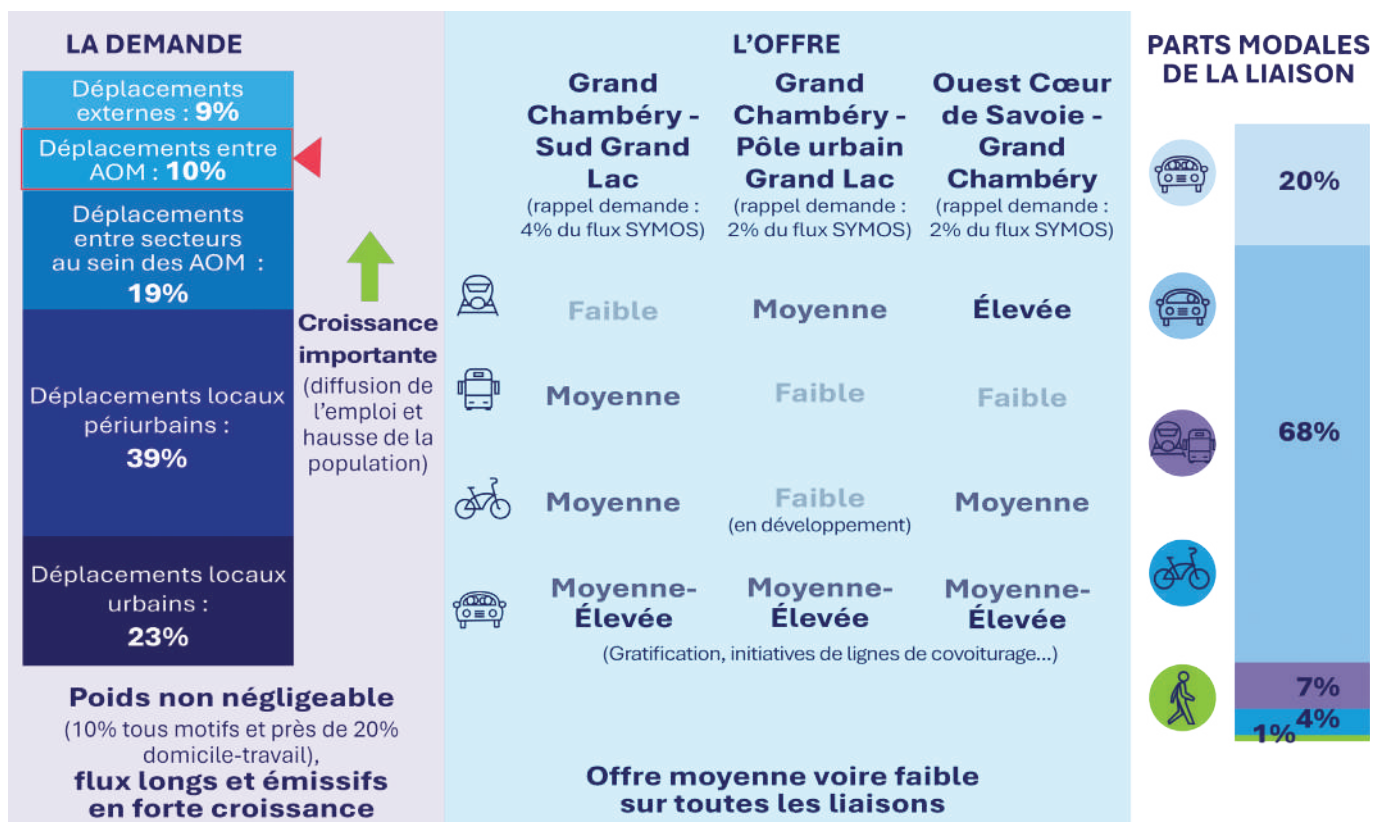
**Ce flux concerne les déplacements qui traversent les frontières des AOM tout en restant à l'intérieur du territoire du SYMOS** (Ex : La Ravoire – Viviers-du-Lac, Grésy-sur-Aix – La Motte – Servolex, Cognin – AlpEspace).

Bien que les déplacements inter-AOM représentent un flux plus réduit (10 % des flux à l'échelle du territoire en tous motifs et près de 20 % en domicile-travail), ce sont des déplacements plus longs, polluants et mettant en tension les infrastructures. Leur croissance sur le territoire est très dynamique et amenée à se poursuivre dans le futur. Face à ce flux, l'offre est relativement faible, principalement basée sur le fer (nombre de gares et cadencement des trains limités), les transports en commun

interurbains (marges de progression sur l'attractivité de l'offre) et le covoiturage (notamment gratification).

Ainsi, le niveau d'offre est faible par rapport à un besoin non négligeable qui est amené à croître. **Cela conduit à une mauvaise adéquation de l'offre par rapport à la forte demande.** Les parts modales faibles du vélo ainsi que des transports en commun sur cette liaison (11 % en cumulé contre 68 % pour la voiture personnelle) induisent des enjeux de développement de l'offre sur les liaisons représentant le plus de flux.

**Cette liaison inter-AOM, appelée à croître, contribue significativement à saturer les infrastructures routières. Le renforcement de l'offre inter-AOM et des solutions de rabattement apparaît donc comme une priorité fonctionnelle de premier rang.**



**Adéquation offre-demande de la liaison :**



Des flux non négligeables, longs et émissifs faiblement traités par une offre assez peu développée, induisant des parts modales transports en commun et vélo très faibles (6 fois moins que la voiture personnelle).

**Opportunité à agir sur cette liaison :**



La nature très concentrée du flux qui pèse sur les infrastructures de la cluse et la dynamique de forte croissance de la demande induisent un **fort intérêt à agir**.

**. Les mobilités externes : un flux non négligeable et plutôt faiblement traité par l'offre mais une difficulté à agir (flux relativement diffus)**

**Ce flux concerne les déplacements qui traversent les frontières du SYMOS** (ex : Albens –Annecy, Novalaise (Avant-Pays Savoyard) – Chambéry, Montmélian – Grenoble). Les déplacements externes au territoire représentent un poids moins important (9 % des flux SYMOS tous motifs, 16 % des flux domicile-travail). Toutefois, ce sont des flux potentiellement plus longs et polluants (gaz à effet de serre et particules fines), amenés à croître dans le futur sous l'effet de l'interconnexion croissante entre territoires.

L'offre proposée pour cette liaison réside principalement dans l'offre ferroviaire et de cars interurbains caractérisée par un manque d'attractivité (faible niveau d'offre, offre interurbaine peu lisible...).

**L'adéquation entre l'offre et la demande pour cette liaison est donc assez faible, les parts modales des transports en commun étant six fois plus basses que celles de la voiture personnelle. Le flux assez diffus sur le territoire rend l'action plus difficile que pour d'autres liaisons et vient donc diminuer l'intérêt à agir.**



**Adéquation offre-demande de la liaison :**

Des flux non négligeables, longs et émissifs face à une offre moyenne voire faible et des parts modales transports en commun et vélo très faibles (6 fois moins que la voiture personnelle).

**Opportunité à agir sur cette liaison :**

Malgré la faible adéquation offre-demande et la forte croissance de la demande, la nature très diffuse des flux rend l'action difficile et diminue l'intérêt d'agir.

## . Synthèse des opportunités à agir

En résumé, l'action du SYMOS a tout intérêt à se porter principalement sur deux liaisons :

- **Les mobilités inter-AOM**, vectrices de nuisances du fait de leur concentration sur les infrastructures du territoire ;
- **Les mobilités locales périurbaines**, en forte croissance à l'échelle du territoire, induisant de forts enjeux.

Dans une moindre mesure, **les liaisons entre secteurs au sein des AOM** représentent une opportunité d'action et **les déplacements externes au SYMOS**, d'un poids plus faible et plus diffus, représentent une opportunité d'action sur certaines liaisons précises au flux plus important et dans la limite des moyens d'actions du SYMOS.

		Liaisons	Poids	Adéquation	Opportunité à agir
PÉRIMÈTRE SYMOS PÉRIMÈTRE AOM	<b>Locale urbaine</b>	++	+	-	
	<b>Locale périurbaine</b>	+++	-	++	
	<b>Entre secteurs au sein des AOM</b>	++	~	+	
	<b>Inter-AOM</b>	+	--	++	
	<b>Externe au SYMOS</b>	~	-	-	

Tableau de synthèse de l'adéquation offre-demande et de l'intérêt fonctionnel à agir par liaison (Source : Schéma des mobilités du SYMOS)

## 6. Estimation du défi d'effacement des trajets en voiture additionnels

Pour rendre compte du défi pour la mobilité que représente l'attractivité du territoire, différents scénarios d'estimation de hausse du nombre de déplacements voiture ont été modélisés à horizon 2035.

Ces scénarios sont basés sur l'hypothèse d'une offre de mobilité constante par rapport à la situation actuelle et ne prennent donc pas en compte le report modal induit par les documents de planification des AOM et par le Schéma métropolitain des mobilités du SYMOS. Ils se basent en outre sur **des hypothèses de motilité<sup>7</sup> (nombre de déplacements par personne et par jour) et de croissance démographique :**

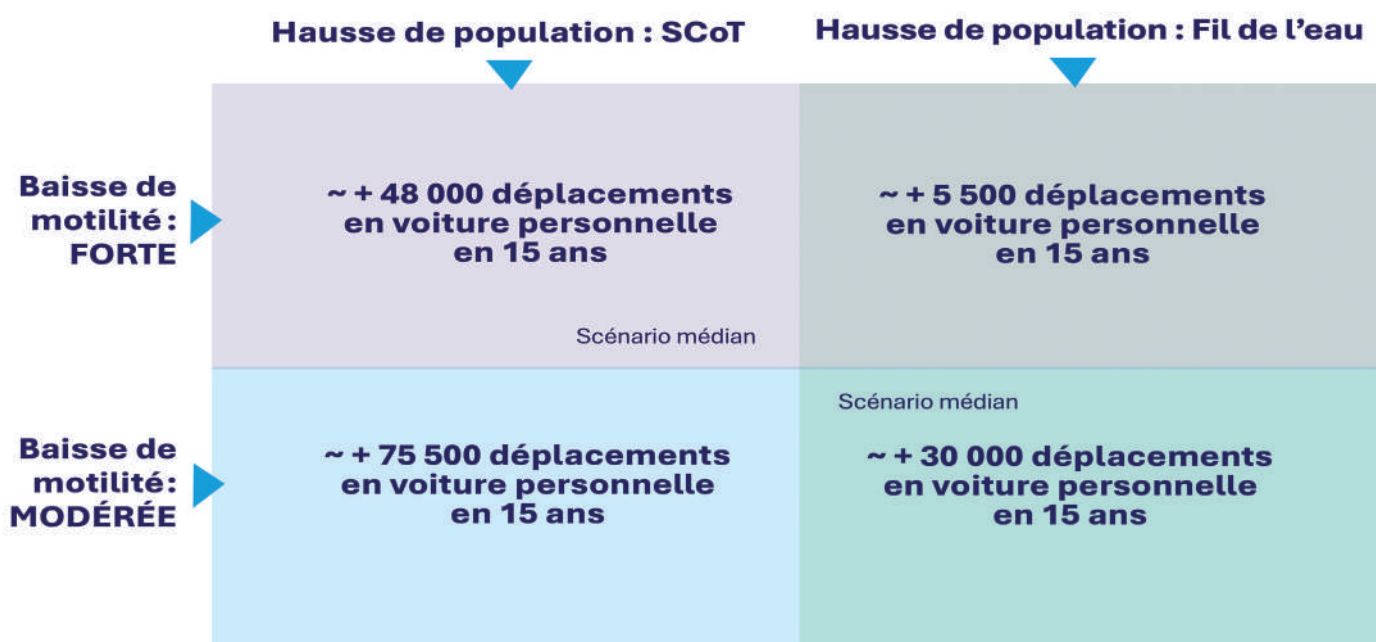
- La motilité baisse tendanciellement au niveau national depuis quinze ans, du fait du vieillissement de la population, des pratiques de télétravail et de numérisation de l'économie (achat en ligne...). Si cette baisse de motilité a été très forte ces quinze dernières années, il est assez probable qu'elle soit relativement plus faible dans les années à venir, l'élan du télétravail et de la numérisation étant vraisemblablement plus passé qu'à venir. Sont ici modélisées, selon les scénarios, une hypothèse de baisse de motilité forte, de -0,7% par an (soit, presque similaire à la baisse enregistrée ces quinze dernières années) et une baisse de motilité plus faible, de -0,3% par an (soit, un tiers de la baisse de ces quinze dernières années) ;

- Les hypothèses de démographie retenues ici sont une hausse importante prévue par le SCoT et une hausse plus modérée de +0,8% par an, égale à celle connue ces quinze dernières années.

Les deux scénarios médians sont donc :

- soit une forte hausse de la population (SCoT) et une forte baisse de la motilité ;
- soit une hausse plus modérée de la démographie (fil de l'eau) et une baisse de la motilité plus modérée).

**Il en résulte une fourchette de 30 000 à 50 000 déplacements supplémentaires en voiture personnelle à horizon 2035, en dehors de tout report modal induit par les documents de planification des AOM et par schéma des mobilités du SYMOS.**



Estimations de hausse de déplacements en voiture personnelle à horizon 2035 à part modale constante (Source : Schéma des mobilités du SYMOS)

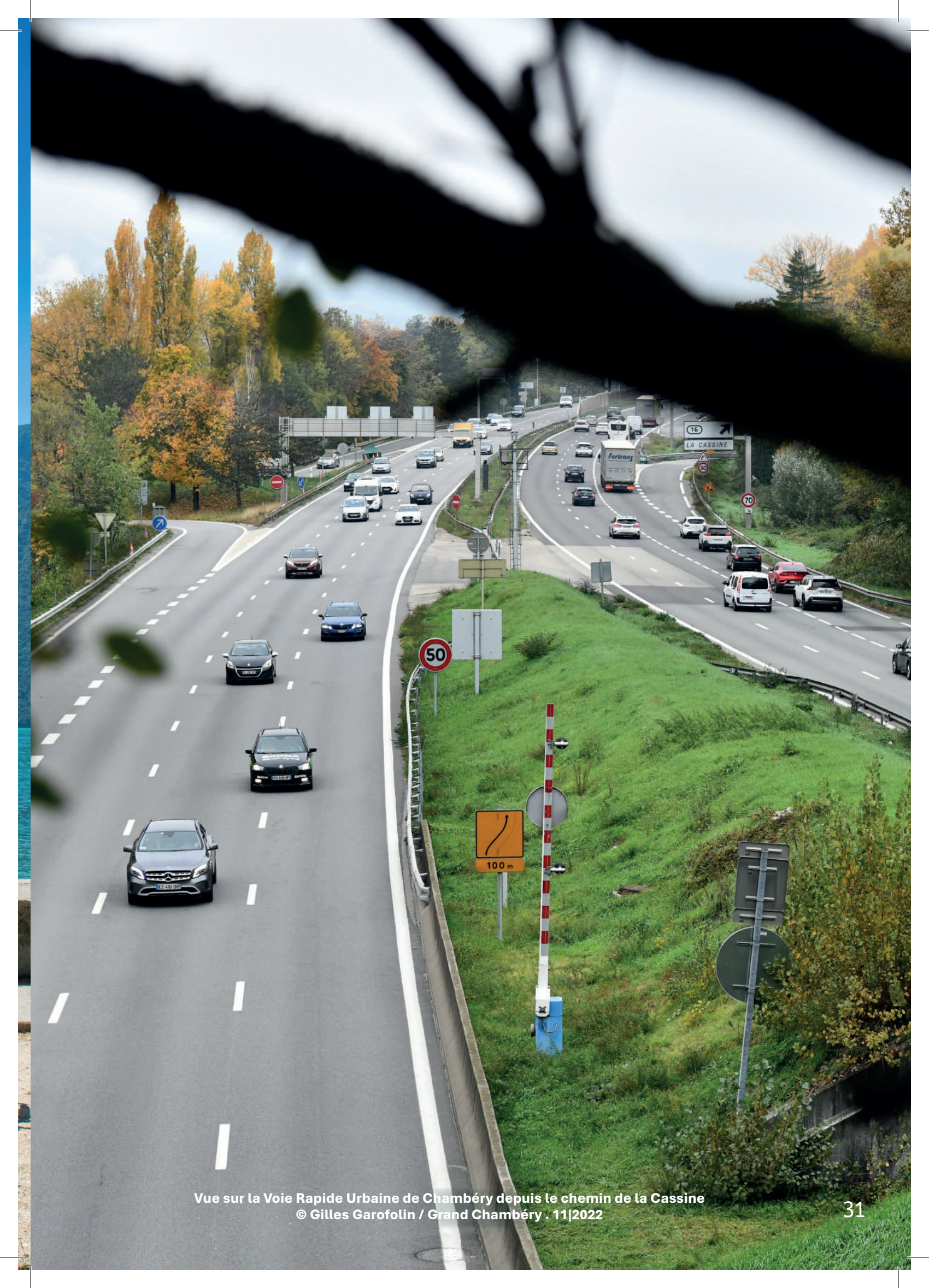
## 7. Synthèse des défis de mobilité sur le territoire

En résumé, le territoire du SYMOS fait face à trois principaux défis de mobilités :

- Un phénomène de croissance spatialisée entraînant des enjeux de mobilité importants (éloignement progressif au lieu de travail, tension croissante sur les infrastructures aux heures de pointe, nuisances...);
- Un territoire qui doit concentrer ses efforts aux bonnes échelles de déplacement (inter-AOM, périurbain) pour apporter des solutions là où il y en a le plus besoin au vu de l'offre existante et des dynamiques de croissance de la demande ;
- Un territoire qui fait face à un défi global d'effacement des trajets additionnels en voiture sur ses routes, sous peine de saturer ses infrastructures et d'augmenter les nuisances liées à ce trafic.

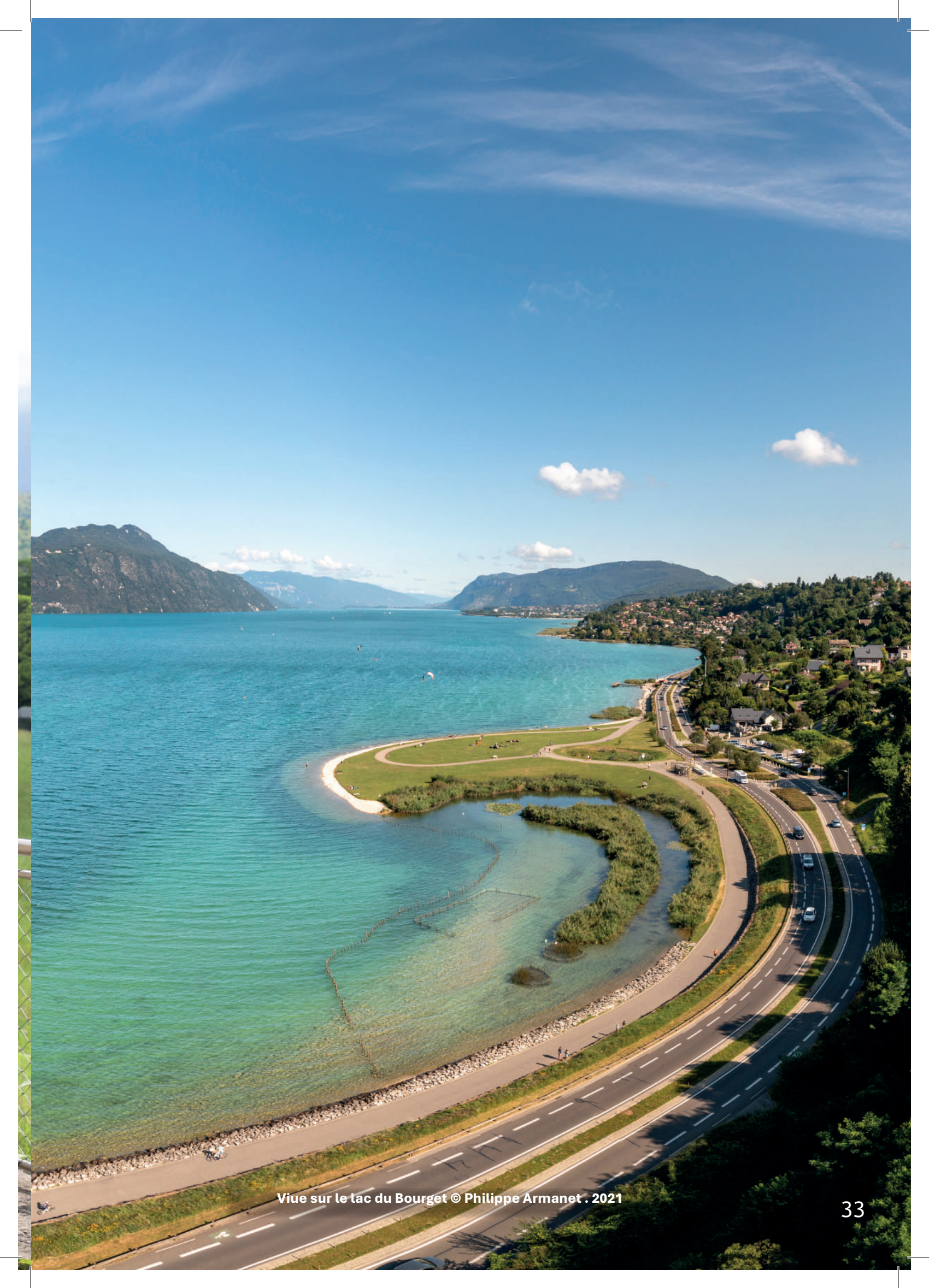


Vue sur le lac du Bourget et le Mollard Noir © Grand Lac, 2020



Vue sur la Voie Rapide Urbaine de Chambéry depuis le chemin de la Cassine  
© Gilles Garofolin / Grand Chambéry . 11|2022





Vue sur le lac du Bourget © Philippe Armanet . 2021

# II. Stabiliser le nombre de voitures sur les infrastructures malgré le développement du territoire

Face aux défis que représente la hausse du nombre de déplacements à l'échelle du territoire, le SYMOS affiche un objectif clair : **pas plus de déplacements qu'en 2025 en voiture personnelle sur les routes du territoire à horizon 2035, malgré la croissance du territoire.**

C'est un objectif à la fois **très ambitieux** du fait de la forte croissance du territoire à venir **et nécessaire** pour le territoire en raison du risque de saturation des infrastructures, source de nuisances, qui pèsent sur l'attractivité et l'habitabilité du territoire à terme. Pour atteindre cet objectif, le plan d'actions du SYMOS repose sur **des leviers principaux** qui traduisent les ambitions et les orientations politiques portées par ce schéma des mobilités et **des principes structurants** qui sont les moyens opérationnels permettant de mettre en œuvre ces leviers.

## 1. Un objectif ambitieux qui s'appuie sur quatre leviers principaux

a) Des stratégies résolument multimodales<sup>8</sup> et intermodales<sup>9</sup>

**. Un bouquet de services cohérent et pragmatique, proposant les modes adaptés pour chaque situation et territoire**

**Effacer efficacement ces trajets additionnels en voiture personnelle nécessite de cibler les actions à leur juste niveau, de manière adaptée à chaque situation.**

Les situations sont en effet très diverses en fonction des types de liaisons. Chaque type de déplacement ne peut donc être traité par le même mode et le bouquet d'offre développé doit être cohérent, en prenant en compte ces spécificités. Chaque mode est plus compétitif sur un type de liaison donné et sur une partie du trajet des usagers :

- **Le train**, rapide et de forte capacité, efficace sur les trajets les plus longs et de gare à gare (inter-AOM, externes) ;
- **Les transports en commun routiers inter-urbains**, plus flexibles, permettant de connecter finement des zones éloignées géographiquement (desserte inter-AOM entre pôles d'attraction métropolitains par exemple) ;

- **Les transports en commun routiers urbains**, permettent une desserte fine des zones les plus denses (urbain, périurbain dense) ;
- **Le transport à la demande**, pertinent en rabattement vers le transport collectif régulier et de point à point ;
- **Le covoiturage**, pertinent sur les trajets vers des points d'intérêts importants du territoire, sur des axes majeurs pour lesquels l'offre de transport en commun n'est pas développée ;
- **Le vélo**, efficace sur les trajets plus courts (déplacements locaux) ou pour rejoindre des arrêts de transports en commun réguliers à condition que du stationnement soit développé à proximité ;
- **La marche**, efficace sur les déplacements locaux et de rabattement les plus courts.

**En fonction des liaisons, le plan d'actions du Schéma des mobilités privilégie les modes suivants :**

	Liaisons	Modes de déplacements privilégiés	Modes complémentaires de déplacement
PÉRIMÈTRE SYMOS PÉRIMÈTRE AOM	Locale urbaine	Vélo et transports en commun urbains	Marche
	Locale périurbaine	Transports en commun urbains et vélo	Transport à la demande et covoiturage
	Entre secteurs au sein des AOM	Transports en commun urbains, cars interurbains et vélo	Transport à la demande, vélo, covoiturage et train
	Inter-AOM	Train et cars interurbains	Vélo et covoiturage
	Externe au SYMOS	Train et cars interurbains	Covoiturage

Récapitulatif des modes privilégiés sur chaque liaison (Source : Schéma des mobilités du SYMOS)

### . Un projet de transport pensé comme un système intermodal

**Le SYMOS porte la volonté de faciliter au maximum les liens entre ses différentes offres de transport pour faire bénéficier les usagers de la complémentarité des modes et faciliter l'accès aux offres.**

En effet, un déplacement porte-à-porte peut compter plusieurs trajets effectués avec différents modes, chacun adapté à chaque type de sous-trajet que le déplacement a suscité. C'est particulièrement le cas pour les trajets depuis et vers les arrêts de transport en commun réguliers les plus massifiés (par exemple, les déplacements à vélo jusqu'aux gares ou jusqu'aux arrêts de bus à haut niveau de service).

Il s'agit donc de mettre en cohérence le réseau au niveau de ces pôles de connexion, ce qui peut passer à la fois par :

- **La facilitation de l'accès à ces points d'intérêt** par des itinéraires de rabattement proposés avec des modes moins lourds (lignes de transport en commun secondaire avec cadencement plus faible, transport à la demande, vélo, ligne de covoiturage...);
- **L'aménagement aux abords des pôles d'échange** permettant le stationnement voiture et vélo et l'amélioration de leur accessibilité pour favoriser l'usage de la marche ;

- **La mise en relation des offres** du fait de correspondances facilitées entre les modes de transports en commun réguliers ou de transport à la demande, permettant une moindre attente à l'arrêt et une garantie à l'utilisateur.

**Le SYMOS souhaite rendre le réseau cohérent et accessible, faisant système, pour garantir son efficacité et sa performance.**

### b) La concentration des efforts dans la cluse sans pour autant mettre en péril la couverture territoriale

Le territoire du SYMOS a une géographie typique de l'arc alpin, comprenant des espaces très denses en population et en services (axe central) et d'autres beaucoup moins denses (massifs, coteaux...). Même si le schéma définit une stratégie globale à l'échelle du territoire, le SYMOS souhaite préserver **la cohérence entre les différents secteurs de son territoire** en proposant une offre adaptée à la spécificité de chaque territoire, en particulier les secteurs les plus denses et les plus ruraux.

Ainsi, le projet de mobilité du territoire privilégie le développement de solutions de transport à haut niveau de service là où le besoin est le plus important et là où les enjeux sont les plus forts. Cela se traduit par **la concentration et la massification des solutions alternatives à la voiture individuelle dans l'axe central métropolitain et sur les trajets contraints**. L'enjeu pour le territoire dans les années à venir est d'éviter la congestion et les nuisances sur les infrastructures routières de l'axe central, qui remettrait en cause l'attractivité du territoire et dégraderait le cadre de vie des habitants.

En parallèle, pour garantir la cohérence territoriale, des offres complémentaires viennent couvrir les secteurs ruraux. Bien qu'ils représentent la majeure partie de la surface territoriale (84 %) les espaces moins denses concentrent seulement 31 % de la population et 16 % des emplois. La desserte de ces zones est donc un enjeu majeur pour le territoire à la fois pour :

- **L'équité territoriale** (l'offre de mobilité publique ne doit pas laisser de côté près du tiers de la population) ;
- **La cohérence vis-à-vis des objectifs affichés** (ces territoires excentrés engendrent aussi des déplacements en voiture personnelle à destination de l'axe central).

Du fait de la plus faible densité de l'habitat dans ces secteurs plus ruraux, les modes de transports à privilégier sont différents de ceux promus sur l'axe central. Sont donc à privilégier :

- **Le transport à la demande zonal**, déjà développé par Grand Lac et Grand Chambéry pour les zones plus rurales qui permet un rabattement vers des points d'intérêts (y compris inter-zone) et vers des arrêts desservis par les transports en commun réguliers ;
- **Le covoiturage**, qu'il soit spontané, avec l'implantation de lignes de covoiturage dynamique<sup>10</sup> sur des axes structurants ou organisé<sup>11</sup>, pouvant être renforcé par des dispositifs applicatifs et d'incitation financière ;
- **La réorganisation des lignes de cars inter-urbains** qui sont un moyen privilégié de desserte des secteurs plus ruraux du fait de leur tracé se prolongeant dans les zones les moins denses.

## c) L'augmentation des avantages compétitifs conférés aux transports en commun et modes actifs

**L'ambition du projet de mobilité est de diminuer la place de la voiture sur les routes et dans l'espace public au profit des transports en commun et des modes actifs.**

Le territoire est pour l'instant encore largement aménagé pour favoriser les trajets en voiture aux dépens des autres modes (vélo, piéton, transports en commun). Malgré les actions et aménagements déjà réalisés surtout dans les centres urbains, il s'agit désormais de **changer d'échelle et de favoriser les modes actifs et les transports en commun dans d'autres secteurs du SYMOS** (périurbain notamment).

En lien étroit avec les communes, la réduction de la place de la voiture au profit des modes plus vertueux peut par exemple passer par :

- Des aménagements améliorant les conditions de circulation de ces modes en rognant sur l'espace alloué aux voitures (voies cyclables, voies bus ...) ;
- Des règles de circulation favorisant les modes actifs et transports en commun (règles de vitesse, priorité au feu, priorité aux modes actifs dans la mesure du possible...) ;
- Des règles et des aménagements de stationnement (stationnements vélos à la place des voitures) ;
- De la sensibilisation et de l'information aux usagers (signalétique, panneaux de sensibilisation...).

Cette ambition vise un effet double :

- d'une part, cela permet **une moindre visibilité de la voiture dans l'espace public au profit des modes vertueux**, encourageant et « normalisant » d'autant plus ces derniers pour favoriser le changement des pratiques de mobilité ;
- d'autre part, cela offre **des avantages compétitifs aux modes vertueux** par rapport à la voiture, que ce soit en termes de conditions de circulation mais aussi de stationnement (favorisant d'autant plus le report modal).

Ainsi, **réallouer l'espace public au bénéfice des modes alternatifs à la voiture est un levier du projet** car il s'appuie sur un effet de vases communicants : simplifier et encourager l'usage

des modes actifs et des transports collectifs réduit directement la dépendance à la voiture individuelle et favorise le report modal. Toutefois, l'intention n'est pas de priver certains habitants de l'accès à des secteurs clefs du territoire, car ils sont contraints d'utiliser la voiture individuelle, faute d'alternatives efficaces.

**C'est pourquoi, chaque aménagement restreignant l'usage de la voiture dans un secteur doit toujours s'accompagner d'une offre alternative, attractive et inclusive.**

#### d) L'accompagnement du changement des comportements avec, en particulier, les employeurs comme partenaires

En complément d'une hausse de l'offre de mobilités sur le territoire, le plan d'actions se concentre sur **l'accompagnement du public au changement de comportement de mobilité**. L'objectif est de s'assurer de l'efficacité de l'offre proposée pour favoriser le report modal.

En premier lieu, **les employeurs sont des partenaires clefs** à privilégier, et ce, pour quatre raisons principales :

- **Ils financent les mobilités** à travers le versement mobilité (celui-ci représentait en 2024 plus de deux tiers des recettes de fonctionnement des AOM du SYMOS) ;
- **Leurs activités génèrent les déplacements les plus problématiques** sur le territoire car les plus réalisés en voiture individuelle : en heures de pointe et concentrés sur certaines infrastructures routières ;
- **Accompagner les employeurs permet de toucher les salariés** qui représentent une part importante de la population du territoire (44 %) et qui est aussi celle qui effectue le plus de déplacements au quotidien ;
- **Il est plus efficace de sensibiliser les habitants sur leur lieu de travail** plutôt que dans le cadre de leur vie privée.

L'accompagnement des employeurs doit s'appuyer sur plusieurs dispositifs généralement regroupés sous

la notion de « **conseil aux mobilités** » (diagnostic des déplacements liés aux parcs d'activités économiques, animation et proposition de solutions par parc d'activités, etc.).

**Ce travail de partenariat avec les acteurs économiques vise à la fois la mise en place d'actions portées par la puissance publique, mais aussi à amener les employeurs à faire preuve d'initiatives en matière de mobilités.**

## 2. Une stratégie qui se décline à travers quatre principes structurants

### a) La mutualisation à l'échelle du SYMOS pour un parcours usager intégré et un réseau unique

#### . Un parcours usager<sup>12</sup> intégré

Devant l'interdépendance croissante des territoires du bassin de vie, **un parcours usager intégré doit permettre à chaque usager de se déplacer aisément sur le territoire**, peu importe le lieu de départ et d'arrivée, de la recherche de l'itinéraire jusqu'à la fin du trajet. Ce faisant, le SYMOS poursuit l'une de ses missions principales : **simplifier les déplacements des usagers et faciliter leur accès aux offres de mobilité du territoire**.

Pour cela, il convient d'agir sur **l'intégration tarifaire, la billettique et l'information multimodale**, compétences obligatoires d'un syndicat mixte SRU<sup>13</sup>, en les adaptant au contexte et aux enjeux du syndicat et de ses membres. Ainsi, l'intégration du parcours usager à l'échelle du SYMOS se base sur trois volets complémentaires :

- **Des services intégrés d'information multimodale** permettant à chaque voyageur d'avoir aisément accès à l'information nécessaire au bon déroulement de ses déplacements à l'échelle du bassin de vie. Au-delà des dispositifs digitaux de Système d'Information Multimodale<sup>14</sup> (SIM) ou de « Mobility as a Service<sup>15</sup> (MaaS) », l'approche proposée

ici est de permettre une harmonisation des supports et contenus d'information des voyageurs. L'accès à ces supports et contenus pourra se faire via différents canaux, physiques (agences, diffusion...) et numériques (MaaS adapté) ;

- **Des titres de transport intégrés à l'échelle du bassin de vie** permettant de combiner les différents niveaux de réseaux de transport du plus au moins locaux, du réseau des AOM aux réseaux interurbains (cars express, SERM...) en définissant **une tarification lisible**, gommant les freins à l'usage de plusieurs réseaux et modes, **et juste**, adaptée aux types de profil et de besoins de déplacement ;

- **Des services de distribution et de billettique** qui facilitent l'accès aux réseaux et modes de transport et favorisent l'intermodalité. Certains services d'intérêt commun pourraient être mis en œuvre en complément des dispositifs billettiques déjà en place pour permettre un déploiement rapide de solutions facilitant les déplacements. En parallèle, un travail d'harmonisation des règles d'utilisation des titres (contrôle, validation systématique ou non) devra être réalisé. Cette démarche pourra conduire à une évolution coordonnée des systèmes billettiques existants en s'appuyant si besoin sur les principes d'interopérabilité en place à l'échelle régionale (Oùra).

### . Une trajectoire de réseau unique

Dans la continuité des réflexions sur un parcours usager intégré, l'ambition du SYMOS est aussi de travailler à **l'émergence d'un réseau unique à l'échelle de son territoire à horizon 2030** (fin des contrats actuels de délégation de service public). Ce processus a une visée double : **rendre le réseau plus lisible et attractif d'une part et bénéficier de potentiels gains que pourraient engendrer l'unification, d'autre part.**

Alors que le territoire du SYMOS est un bassin de vie métropolitain de plus en plus interconnecté, le développement de trois offres de mobilité en silo ne peut être satisfaisante. L'unification du réseau à l'échelle du territoire métropolitain est donc un enjeu crucial qui doit permettre à la fois de :

- **Gommer l'effet frontière** et assurer la continuité des offres de mobilité au-delà des limites administratives des EPCI ;

- **Rendre plus lisible les offres développées** en communiquant de manière plus uniforme à leur sujet et en harmonisant l'accès au réseau et son image ;

- **Assurer la cohérence du réseau** pour qu'il devienne un système où tous les modes et les offres sont complémentaires et se répondent.

L'unification des réseaux de transport permettrait au SYMOS **de mieux coordonner ses opérations et de réaliser des économies** grâce à la réorganisation des lignes, la mutualisation des véhicules, l'optimisation des systèmes de billettique et de communication ou encore la mutualisation des compétences. Cette perspective de réseau unique et d'un parcours usager intégré à horizon 2030 se décline à partir **d'une feuille de route progressive par phases** (étude tarifaire, lancement des cars express, définition des principes et des modalités du parcours usager intégré etc.).

L'ensemble de ces éléments permettront au SYMOS de positionner le territoire dans le cadre de la tarification globale du SERM.

## b) L'amélioration de la fluidité sur l'axe central

Aujourd'hui, la voiture individuelle règne sur les trajets quotidiens contraints de l'axe central car elle permet de réaliser un trajet porte-à-porte en un temps record et globalement certain. Néanmoins, l'axe central est de plus en plus sujet à la saturation notamment en heures de pointe, lors des journées de migrations hivernales et en cas d'incident sur la voie rapide urbaine RN201 (VRU) qui peut se répercuter sur le reste du système routier de la cluse. C'est pourquoi, le SYMOS porte **le principe d'inscrire les infrastructures routières structurantes de l'axe central comme un élément stratégique d'articulation des politiques de mobilités du quotidien à l'échelle du territoire.**

Cette ambition répond à deux enjeux :

- **Un enjeu de fluidité sur cet axe, crucial pour le territoire** (aujourd'hui, des ralentissements de 20 à 30 minutes sont fréquents lors des pics de circulation et certains tronçons, en particulier sur la VRU, sont proches de la saturation). L'intention du SYMOS est donc **d'anticiper la saturation de l'infrastructure pour maintenir ses fonctionnalités, essentielles pour le territoire ;**

- **Un enjeu de dépollution et de décarbonation de l'axe central** : l'infrastructure peut également être synonyme de nuisances pour le territoire notamment du point de vue des émissions de particules, de CO<sub>2</sub> et de la pollution sonore engendrée. L'intention du SYMOS est de **faire évoluer les comportements et les façons de se déplacer sur le territoire pour diminuer les externalités négatives engendrées.**

**Il est important d'étudier des pistes de réflexion pour proposer des offres alternatives et concurrentielles à la voiture individuelle sur l'axe central en apportant du confort pour les usagers et de la fiabilité sur le temps de parcours et sur l'assurance d'un cadencement attractif.** Pour répondre à ces enjeux, une offre à haut niveau de service pourrait être capable d'offrir ces deux avantages en ciblant prioritairement les déplacements domicile-travail.

### c) L'augmentation de la vitesse commerciale des transports en commun

Le SYMOS porte l'ambition de **la hausse de la vitesse commerciale des lignes de transports en commun réguliers urbains et interurbains du territoire.** En effet, si le développement de l'offre est crucial pour le territoire, son attractivité par rapport à la voiture individuelle n'est pas garantie. Il est donc nécessaire d'assurer le succès de l'offre, tant pour des raisons d'efficacité de la dépense publique, que pour garantir l'atteinte des objectifs de report modal affichés. Or, la vitesse commerciale est l'élément majeur de l'attractivité d'une offre de transports grâce à la fiabilité et à l'avantage comparatif qu'elle confère au trajet en transports en commun. Elle doit donc devenir **un avantage comparatif à l'utilisation de la voiture et engendrer le report modal.**

Pour augmenter la vitesse commerciale des transports en commun, certaines actions devront être mises en place, en particulier :

- **Les aménagements et règles de circulation** favorisant les transports en commun ;
- **Les itinéraires de circulation des lignes** garantissant l'équilibre entre desserte fine et utilisation des infrastructures pour une vitesse commerciale attractive ;

- **La politique d'arrêt des lignes,** devant aussi trouver un équilibre entre desserte fine et efficacité.

Ainsi, le plan d'actions vise à améliorer la vitesse commerciale des lignes pour rendre l'offre plus attractive et améliorer sa fréquentation.

### d) Le développement d'un schéma des parkings relais (P+R) à l'échelle du territoire

Pour développer l'intégration de l'offre multimodale sur le territoire, le SYMOS porte **l'ambition de rédaction d'un schéma P+R.** L'offre de mobilité doit **permettre à tous les habitants d'accéder aux offres de transport développées.** Ainsi, le rabattement et, en particulier, le rabattement voiture vers le réseau de transports doit être encouragé.

Un travail d'identification des principaux pôles d'échanges multimodaux du territoire, mis en réseau par l'offre de transports à haut niveau de service, doit donc être effectué. Cette étude s'appuiera en grande partie sur le diagnostic réalisé dans le cadre de l'évolution de l'outil MODEOS (modèle de déplacements de l'ouest savoyard) et sur les pôles d'échanges ou P+R déjà développés par les trois AOM membres.

L'étude pourra également être complétée par des propositions d'aménagements complémentaires, en lien avec l'évolution du réseau, et avec l'objectif de réduire le nombre de voitures entrant dans certaines zones (P+R aux portes des centres urbains notamment). Ce schéma P+R réalisé par le SYMOS doit **garantir la cohérence entre les offres de rabattement des voitures à l'échelle du territoire** et permettre à tous d'utiliser les transports en commun sur les tronçons où ils constituent une offre plus attractive que la voiture individuelle.

**Fort de ces principes, le projet de mobilité décrit ci-après doit permettre au territoire d'atteindre l'objectif fixé de stabilisation du nombre de voitures sur ses infrastructures routières. Ce plan d'actions s'appuie sur les enjeux identifiés lors du diagnostic et sur les orientations retenues pour construire un système de mobilité cohérent et adapté aux besoins du territoire du SYMOS.**





Vue du TER depuis le quai de la gare de Montmélian  
© Yannick Siegel / Metropole Savoie - SCoT . 2024

# III. Miser sur tous les modes pour accélérer le changement des comportements

## 1. De nouveaux services sur tous les modes, en préparant un réseau unique

a) Transports en commun routiers : développer une offre performante et intégrée à toutes les échelles

### . Sur le volet urbain, développer l'offre à court terme et son efficacité

L'offre de transports en commun urbains fait face à deux enjeux majeurs :

- **Garantir un niveau d'efficacité important**, notamment du point de vue de la vitesse commerciale, pour assurer l'attractivité de l'offre ;
- **Garantir un bon niveau d'offre**, en particulier pour les secteurs périurbains.

**Pour répondre rapidement à ces enjeux, les AOM du SYMOS souhaitent développer leurs offres urbaines à court terme.**

**Pour le réseau Synchro**, le niveau d'offres a été rehaussé dès juillet 2025, en particulier pour assurer une meilleure desserte urbaine et périurbaine à haut niveau de service via les lignes Chrono :

- **Offre renforcée de la ligne Chrono A** avec de nouveaux trajets express entre la gare et le PAE de Technolac (sans arrêt intermédiaire) à partir de septembre 2025. L'objectif poursuivi est d'offrir une meilleure efficacité pour capter les trajets domicile-travail ou domicile-étude vers le PAE, en particulier en rabattement du train (trajets inter-AOM) ;
- **Nouvel itinéraire de la ligne Chrono C** avec de nouveaux arrêts desservis en périurbain de l'Est de Chambéry à La Ravoire pour mieux capter les déplacements dans le périurbain dense, qu'ils soient locaux ou en périphérie-centre ;
- **Développement d'une nouvelle ligne Chrono E** à haut niveau de service et cadencée au quart d'heure pour desservir les Hauts-de-Chambéry,

Chantemerle, La Cassine, Bellevue, Jacob-Bellecombette et Le Biollay ;

- **Déploiement d'un nouveau service de transport à la demande** dans tous les secteurs peu denses.

Ce développement des lignes Chrono s'accompagne de la **mise en place généralisée de l'Open Paiement** (paiement par carte bancaire sans contact à bord) sur toutes les lignes du réseau permettant à la fois de réduire la fraude, de faciliter les usages moins réguliers et de fluidifier le parcours usager rendant ainsi le réseau plus attractif.

**Pour le réseau Ondéa**, l'objectif principal poursuivi est la **réduction des obstacles à la vitesse commerciale** satisfaisante des bus à horizon 2030. Une étude est actuellement en cours afin d'identifier les zones clefs où les bus du réseau perdent du temps (points noirs) et les aménagements possibles pour augmenter leur vitesse. L'intention poursuivie est ici d'assurer la fiabilité du réseau avant le développement conséquent de l'offre qui arrivera dans un second temps, à horizon 2030. Au-delà de ce volet, Ondéa dispose de l'Open Payment depuis 2022 et un travail conséquent a été réalisé pour le déploiement du Post Payment pour début 2026. Ce basculement vers **un nouveau système billettique** permettra de simplifier l'usage des valideurs dans ses bus, le développement du paiement sans contact et l'intégration du parcours usager (Mobeas).

**La Communauté de communes Cœur de Savoie** porte, quant à elle, l'ambition **du développement de son réseau de transport régulier** à travers trois lignes à horizon 2027 :

- **Ligne 1 : Création d'une nouvelle ligne reliant la gare de Montmélian au secteur de Médipôle** à Challes-le-Eaux via Porte-de-Savoie et Myans, permettant ainsi la connexion avec le réseau Synchro (trajets inter-AOM) ;
- **Ligne 2 : Extension de la ligne actuelle Montbus** aux communes périphériques de Montmélian ;

- **Ligne 3 : Renforcement de la ligne reliant la gare de Montmélian et le PAE Alpespace** pour favoriser et faciliter l'intermodalité avec le train.

**L'objectif poursuivi est le développement d'une offre de transports en commun lisible et adaptée au territoire. Ainsi, les AOM du SYMOS prévoient un fort développement de leurs offres urbaines avec la volonté de rendre les transports en commun les plus attractifs possibles.**

En parallèle, **les trois EPCI souhaitent accompagner l'apaisement de l'espace public urbain pour favoriser les modes actifs.**

En particulier, ils accompagnent les communes dans une politique ambitieuse en matière de stationnement et de limitation ponctuelle de la vitesse dans l'espace urbain :

- **Pour Grand Chambéry**, en lien étroit avec les communes, des réflexions sur l'extension des zones piétonnes et de rencontre dans les centres urbains ;
- **Pour Grand Lac**, la volonté de réduction des places de stationnement tout en favorisant la rotation dans les secteurs à fort enjeux, en renforçant les contrôles et en faisant des 30 km/h la norme de vitesse de circulation en ville ;
- **Pour Cœur de Savoie**, la rédaction d'une charte d'aménagements piétons pour rendre les déplacements piétons plus sûrs et attractifs.

**. Sur le volet périurbain et rural, inclure toujours plus d'usagers en garantissant l'efficacité et la lisibilité de l'offre**

**L'ambition du projet de mobilité est de garantir des services de mobilité pour tous les habitants**, y compris dans les zones les moins denses et les plus éloignées des centres. Dans cette optique, la reprise et le développement des lignes interurbaines gérées par la Région Auvergne-Rhône-Alpes ainsi que le développement du transport à la demande sont envisagés ; ces deux modes de transports en commun étant adaptés pour ces liaisons.

**À horizon 2027, dans le cadre d'une réflexion à porter sur un réseau unique, les AOM du SYMOS souhaitent étudier la reprise des lignes :**

- **Les lignes S05 et S03** permettant la desserte du territoire rural du Val Gelon en lui donnant accès à Chambéry ainsi qu'à la zone dense de Cœur de Savoie (Sainte-Hélène-du-Lac, Montmélian) et la gare de Pontcharra ;
- **Les lignes touristiques S10, S11 et S12** permettant un accès aux stations des Bauges et aux plages du Lac du Bourget ;
- **La ligne T41** permettant de faire le lien entre Voiron et Chambéry en passant par l'Avant-Pays Savoyard et la périphérie sud-ouest de Chambéry ;
- **La ligne T83** permettant de faire le lien entre Grenoble et Chambéry en passant par le Grésivaudan.

Cette volonté permet les trois objectifs suivants :

- **Rendre l'offre plus lisible** en l'intégrant mieux au réseau actuel (pour de meilleures correspondances, une tarification et une billettique intégrée etc.) ;
- **Adapter les tracés** en complémentarité des réflexions d'évolution des offres urbaines ;
- **Améliorer le niveau d'offres** avec potentiellement une ambition de hausse de la desserte comme la S06 (Ecole – Chambéry via Aix-les-Bains) déjà reprise et intégrée au réseau Synchro en tant que nouvelle ligne 30 depuis septembre 2025.

En complément et pour assurer une desserte toujours plus fine du territoire, **les AOM du SYMOS renforcent leurs offres de transport à la demande**, en particulier :

- **À Grand Chambéry** avec l'ajout en 2025, d'une nouvelle zone de desserte pour les Bauges et le développement du transport à la demande « Flexi Pro » vers la zone d'activité de Bissy-Erier en horaires décalés ;
- **À Grand Lac**, le service « Mobéa » est développé dans quatre zones de l'intercommunalité couvrant 100% du territoire avec un service à l'heure et une forte amplitude horaire (de 7 h à 19 h). La fréquentation du service a été multipliée par huit depuis 2021 avec 30 000 voyages en 2024.
- **À Cœur de Savoie** avec le développement d'un transport à la demande solidaire pour les publics en situation de précarité ou en perte d'autonomie prévu pour début 2026.

**. Sur le volet supra-urbain, proposer une offre attractive pour se déplacer efficacement sur une liaison historiquement peu traitée par le transport en commun routier**

**- Le développement de deux corridors express**

**Le plan d'actions prévoit la mise en place d'une colonne vertébrale express selon deux corridors à l'horizon 2028** afin de relier des secteurs métropolitains de façon complémentaire et non concurrente au fer. Le développement de ces cars express vise à **absorber une partie des plus de 90 000 déplacements inter-AOM quotidiens** à l'échelle du territoire et ainsi faire diminuer le nombre de trajets en voiture personnelle longs et émissifs (70 % de part modale en voiture personnelle pour les liaisons inter-AOM). Ainsi, les cars express doivent permettre d'œuvrer efficacement contre la saturation des infrastructures routières de la cluse en heures de pointe.

Ainsi, les partis pris retenus pour le déploiement de ces cars express sont les suivants :

- **Cibler en particulier les actifs du territoire** sur les trajets domicile-travail en heure de pointe ;
- **Penser ces corridors express en complément des transports collectifs lourds** (ferroviaire, bus à haut niveau de service), en organisant une desserte de secteur à secteur, sans rupture de charge et en reliant des points d'intérêt métropolitains ;
- **Articuler les corridors express**, lignes interurbaines existantes et réseaux urbains **via des pôles d'échanges multimodaux** ;
- **Créer les prémices d'un réseau unique** cohérent à l'échelle du bassin de vie ;
- **Viser un véritable niveau express** avec des dessertes à forte fréquence en heures de pointe et des temps de parcours attractifs.

Deux corridors express sont portés :

- **Un corridor Nord reliant Entrelacs au pôle d'échange multimodal** (PEM) de la gare de Chambéry (Cassine) en passant par La Biolle, Grésy-sur-Aix, Aix-les-Bains, Drumettaz, Viviers-du-Lac (Hexapôle) et les Hauts-de-Chambéry (ou Chambéry-le-Vieux) avec les objectifs suivants :
  - . Permettre une desserte efficace de la périphérie nord et sud d'Aix-les-Bains le long de l'axe central, en lien avec le réseau Ondéa ;

. Offrir une liaison à haut niveau de service pour le PAE d'Hexapôle ;

- **Un corridor Sud reliant Alpespace au PEM de la gare de Chambéry** (Cassine) via le futur PEM de La Chavanne (entrée de l'autoroute A43) et Bois Plan pour poursuivre les objectifs suivants :

. Permettre une nouvelle desserte du PAE d'Alpespace pour les trajets domicile-travail ;

. Favoriser le report modal sur les tronçons de l'axe central via des arrêts à des grands pôles de rabattement cités ci-contre ; pour permettre une meilleure desserte express de la périphérie sud-est de Chambéry, le corridor Sud est amené, à horizon 2030, à desservir des arrêts sur bretelles aux échangeurs de la VRU à partir de Bois Plan.

. Organiser une desserte express de la périphérie sud-est de Chambéry avec le terminus du PEM de la gare de Chambéry (Cassine) ;

Ces deux corridors auront de plus pour objectifs communs :

- De **se connecter en correspondance** avec les réseaux urbains Synchro et Ondéa et les autres lignes de transport ;
- De **connecter le PAE d'Alpespace jusqu'au nord de Grand Chambéry et Grand Lac** via la correspondance entre les deux corridors à La Cassine.

Ceréseau est pensé **en lien avec les lignes express développées dans le cadre du SERM** (vers Belley et vers Novalaise) avec La Cassine comme point de liaison, en lien avec le projet de future gare routière. L'arrêt de la gare de Chambéry (la Cassine) a ainsi vocation à devenir un nœud majeur du réseau de transports en commun du territoire, situé à la fois en proximité directe de la gare de Chambéry - Challes-Eaux, mais aussi de l'aire de covoiturage située sur la VRU.

**Ces lignes seront attractives pour les trajets domicile-travail et fourniront une alternative crédible à la voiture :**

- Elles s'arrêtent peu pour privilégier la vitesse commerciale ;
- Leur fréquence est importante avec un car toutes les 20 minutes en heures de pointe (7h – 9h et 16h - 20h) et toutes les demi-heures en heures creuses. Cela équivaut à 38 allers-retours par jour soit un niveau de service très élevé ;

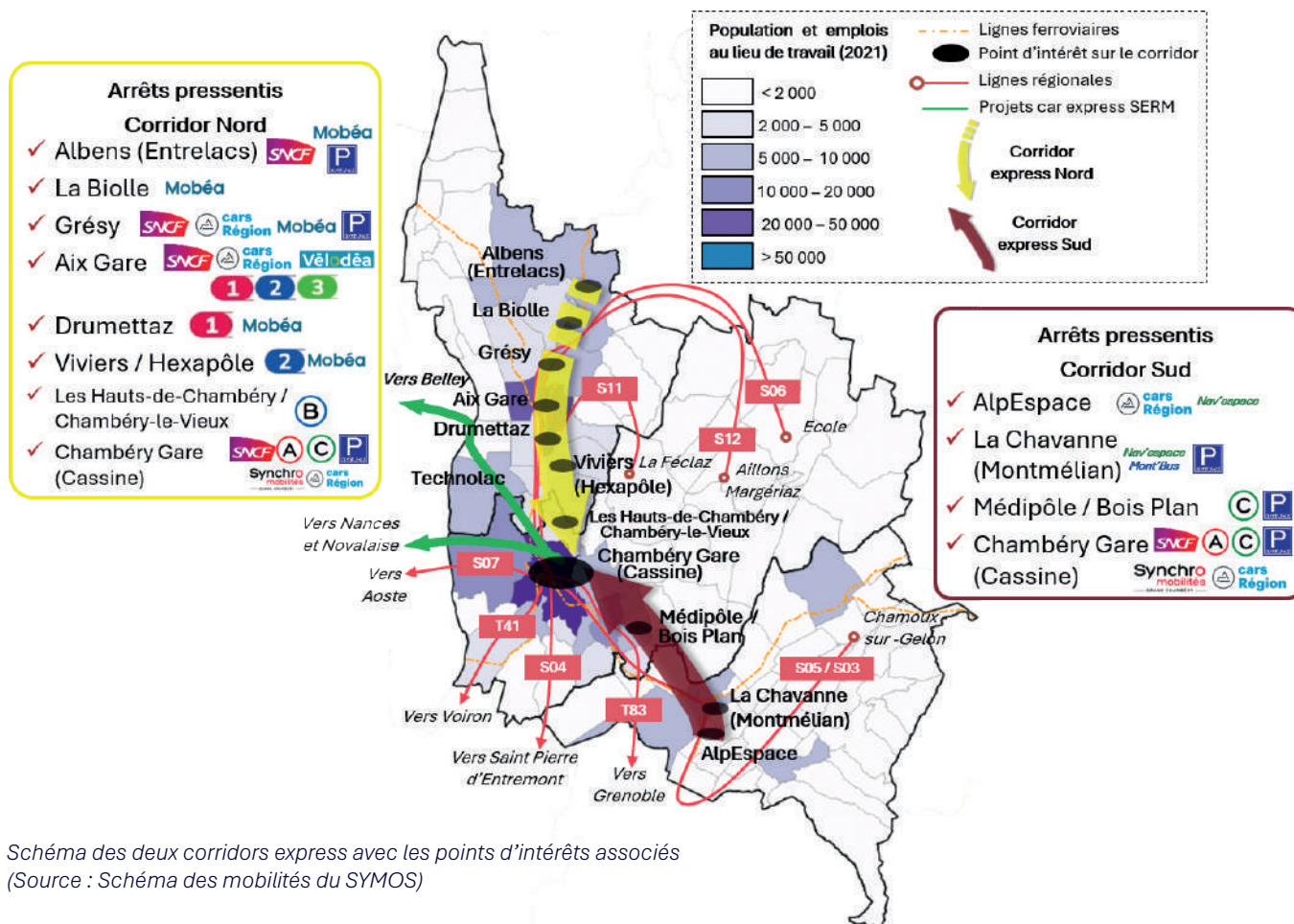


Schéma des deux corridors express avec les points d'intérêts associés (Source : Schéma des mobilités du SYMOS)

- Leur amplitude est importante, de 6 h à 22 h, s'adaptant à la très grande majorité des trajets domicile-travail du territoire.

Ces lignes ciblant les trajets domicile-travail ont un service allégé le week-end, avec plus d'une vingtaine d'aller-retours le samedi et cinq aller-retours le dimanche. Mises en cohérence avec les lignes interurbaines régionales reprises par le SYMOS, ces lignes express ont pour vocation de **créer les prémices d'un réseau unique cohérent à l'échelle du bassin de vie métropolitain**. Élément clef de ce réseau, le Schéma P+R participera à la mise en connexion de tous les modes déployés, participant à la cohérence des offres.

### . Le développement du TCSP Technolac

En complément de ces lignes interurbaines, **une offre de transport en commun en site propre (TCSP) à destination de Technolac verra le jour à horizon 2030**, visant à :

- Proposer une solution efficace de desserte du PAE de Technolac, parc d'activités principal du territoire, en améliorant la vitesse commerciale

des lignes Chrono A et Ondéa 1, en particulier, dans le triangle sud (formé par les RD1504, 1201 et 1201A), très fréquemment congestionné ;

- Améliorer la fiabilité des lignes Chrono A et Ondéa 1 sur l'ensemble de leur parcours ;
- Permettre un lien entre les réseaux des deux agglomérations sur une desserte cruciale pour le territoire, participant aux prémices du réseau unique.

Ainsi, le projet de TCSP prévoit des aménagements conséquents sur les RD1504 et 1201A pour proposer à terme, des voies réservées aux transports en commun sur les tronçons les plus congestionnés en heures de pointe. Ces voies offriront **un avantage comparatif majeur aux bus en termes de fiabilité et rapidité des parcours**, maximisant ainsi le report modal pour les trajets domicile-travail ou domicile-étude. Au-delà des travaux d'aménagements prévus, le projet de TCSP implique un renfort d'offre sur les deux lignes Chrono A et Ondéa 1 qui ont vocation à devenir encore plus structurantes pour le territoire.

## b) Transport ferroviaire : accompagner le changement d'échelle de l'offre prévue dans le cadre du SERM

### . Un renfort d'offre conséquent prévu dans le cadre du SERM

En ce qui concerne le transport ferroviaire, le schéma des mobilités s'appuie sur la démarche SERM portée par l'État, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Département de la Savoie, Grand Chambéry, Grand Lac, Coeur de Savoie et l'Avant-Pays Savoyard. Le dossier de préfiguration du projet de SERM, qui sera déposé par les collectivités locales dans les prochains mois, sera soumis aux décisions de l'État en matière de financement et de calendrier.

Le SERM prévoit **la hausse du cadencement ferroviaire** nécessaire pour assurer la fiabilité du temps de parcours et attirer de nouveaux usagers en proposant :

- La mise en place d'une nouvelle organisation des circulations **pour davantage de trains en heures de pointe entre Aix-les-Bains et Montmélian** et des améliorations possibles à parc matériel et infrastructures constants **à horizon 2029** ;
- **Un premier saut d'offre à horizon 2033** comprenant environ + 100 trains par jour et l'extension des amplitudes horaires avec notamment :
  - . **4 trains par heure** desservant Aix-les-Bains, Chambéry et Montmélian ;
  - . **3 trains par heure** desservant les haltes de Voglans et de Chignin ;
  - . **2 trains par heure** desservant Alpespace via la halte de Sainte-Hélène-du-Lac.
- **Un deuxième saut d'offre à horizon 2035 – 2040** avec des cadences atteignant le quart d'heure pour les trains périurbains sur la dorsale Aix-les-Bains-Chambéry-Montmélian.
- **Le développement de nouvelles haltes ferroviaires** nécessaires à la desserte fine du territoire, alors que les pôles d'emplois générateurs de déplacements sont souvent éloignés des centres.

Certaines nouvelles haltes pourraient donc voir le jour à moyen / long terme :

#### - À horizon 2033 :

- . **Halte de Voglans** facilitant la desserte de Technolac et du nord de Chambéry ;

- . **Halte de Chignin** permettant de capter les flux de déplacement provenant du Grésivaudan (rive droite de l'Isère) ainsi que la desserte de la zone de Plan Cumin ;

- . **Halte de Sainte-Hélène-du-Lac** permettant un accès direct au PAE d'Alpespace depuis Grenoble, Chambéry et les vallées alpines.

#### - À horizon 2035 – 2040 :

- . **Halte de Cognin** permettant de capter le flux provenant du massif de la Chartreuse.

### . Le développement du rabattement pour améliorer l'efficacité de l'offre ferroviaire

Pour maximiser l'effet de ce choc d'offre ferroviaire, **les AOM prévoient le développement du rabattement vers les gares**, notamment via :

- Le confortement du pôle d'échange de la gare de Chambéry ;
- La transformation des six gares du territoire de Grand Lac en pôles d'échanges multimodaux (PEM) notamment via l'intensification du rabattement cyclable et des transports en commun routiers ;
- L'amélioration de la desserte de la gare de Montmélian via la ligne Nav'Espace et l'aménagement d'un PEM en gare de Montmélian à horizon 2030 – 2035 ;
- Le développement du stationnement vélo et voiture en gares de Chamousset et Saint-Pierre d'Albigny, ainsi que des itinéraires cyclables de rabattement ;
- Le développement à court terme de PEM routiers à La Chavanne et à Bois-Plan.

## c) Politique cyclable : redynamiser la croissance de la pratique via un choc d'offre

### . La priorisation des itinéraires structurants pour aboutir à un réseau express à haut niveau de service à l'échelle du territoire

Le déploiement d'aménagements cyclables continus et séparés des voies empruntées par les voitures constitue le levier majeur dont disposent les collectivités pour favoriser la pratique. En conséquence, **l'ambition du projet de mobilité est de développer un réseau d'aménagements cyclables à haut niveau de service sur l'axe central**, poursuivant les objectifs suivants :

- **Relancer la croissance de la pratique** dans un contexte d'essoufflement post-pandémie ;
- **Remplacer une partie des trajets en voiture personnelle** sur les axes particulièrement saturés en priorisant le niveau d'offre sur l'axe central ;
- **Définir un projet commun à l'échelle du territoire** favorisant la pratique du vélo, en mettant l'accent sur les connexions inter-AOM.

Ainsi, l'objectif est de s'articuler avec les Schémas directeurs cyclables des AOM afin de prioriser les aménagements situés sur le corridor métropolitain de l'axe central pour y réaliser des pistes cyclables à haut niveau de service. **L'ambition est de parvenir à un réseau structurant express à haut niveau de service d'environ 80 km sur l'axe central.**

Ce futur réseau express bénéficiera d'un jalonnement intégré et cohérent à l'échelle du territoire pour encourager les trajets inter-AOM. Les temps de trajets seront indiqués pour encourager l'usage du vélo, là où la voiture est encore privilégiée.

### . Une poursuite du développement du réseau cyclable sur le ressort des trois AOM

Au-delà du développement du réseau express, **le projet de mobilité affiche la volonté de poursuite des schémas directeurs cyclables** qui prévoient le développement du réseau local pour plus de 613 km de pistes structurantes ou secondaires, dont plus de 350 km d'aménagements à réaliser. Centré sur l'axe central, le plan d'actions prévoit donc aussi le développement du réseau cyclable sur l'ensemble du territoire, le vélo étant adapté à de nombreux trajets locaux et de rabattement.

### . L'augmentation significative de l'offre de service vélo

Pour relancer la croissance de la pratique cyclable sur le territoire, le SYMOS souhaite déployer une offre de service vélo toujours plus ambitieuse, en jouant sur tous les leviers :

- **L'augmentation significative de la flotte de vélos de location** avec un doublement du nombre de vélos proposés (+1400) pour ce service public. En effet, la flotte de vélos de location des AOM semble en léger retrait par rapport à celles de ses voisins de l'arc alpin (Grenoble Métropole : 50 habitants

pour un vélo / Grand Annecy : 70 habitants pour un vélo / SYMOS : 180 habitants pour un vélo). Son développement doit permettre de toucher et de sensibiliser plus d'habitants tout en augmentant encore la visibilité des vélos sur l'espace public. La pertinence du mode de location en libre-service pour une partie de la flotte reste à déterminer et doit faire l'objet d'une réflexion ultérieure ;

- **Le développement de l'offre en stationnement vélo sécurisé pour les usagers** repose sur l'installation de consignes à vélos sécurisées, individuelles et/ou collectives, en lieu et place de stationnement voiture. Les consignes à vélos ont vocation à sécuriser et fiabiliser le stationnement vélo, frein important au développement de la pratique ;

- **L'harmonisation de l'offre de location et de stationnement à l'échelle du territoire** visant à améliorer la lisibilité de l'offre et ainsi à simplifier le parcours de tous les usagers, y compris ceux qui réalisent des trajets inter-AOM ;

- **La facilitation de l'emport des vélos dans les transports en commun** et en particulier **dans les cars express** permettant aux usagers de bénéficier de la complémentarité entre les modes.

**En parallèle de l'offre de voies cyclables en fort développement, l'offre de service vélo sur le territoire tend donc à accompagner l'utilisateur sur chaque étape de son déplacement (location du matériel, circulation fluide, possibilité de multimodalité, stationnement facilité).**

### d) Voiture passager : développer la pratique du covoiturage pour provoquer davantage de report modal

#### . Le doublement du volume de gratification du covoiturage

Le plan d'actions vise **le renforcement de la promotion de la pratique du covoiturage en doublant le volume de subventions allouées à la politique de gratification**, pour doubler le nombre de trajets gratifiés.

L'objectif poursuivi est de s'appuyer sur le succès de la politique de gratification pour impulser une nouvelle dynamique autour de la pratique du covoiturage. Toucher un public toujours plus large permettra de sensibiliser à la pratique et ainsi en faciliter l'adoption progressive du plus grand nombre. Une campagne de communication dédiée accompagnera le déploiement de la mesure afin d'en maximiser l'impact.

### . Le développement de lignes de covoiturage express selon les opportunités

En fonction des opportunités, **la mise en œuvre d'une ligne de covoiturage à haut niveau de service sur l'axe central de la cluse à moyen/long terme sera étudiée.** Cette ligne pourra se baser sur des règles de priorité offertes aux covoitureurs et des arrêts qui y seront dédiés.

Concentrées sur les infrastructures les plus fréquentées, **ce type de lignes de covoiturage visent à changer d'échelle cette pratique en luttant contre l'autosolisme.** Elles ont comme avantages de proposer :

- **Des trajets de covoiturage plus fluides et moins contraints** car le passager n'a pas besoin de réserver son trajet en amont. Il lui suffit de se rendre à un arrêt de la ligne et de signaler sa position aux conducteurs via une application mobile ;
- **Un service fiable** avec souvent un temps d'attente garanti pour les usagers ;
- **De la visibilité** au dispositif de covoiturage via des arrêts matérialisés sur le tracé de la ligne (panneaux lumineux, aménagements physiques) ;
- **De la complémentarité avec les transports en commun** en faisant le lien avec eux, que ce soit aux arrêts sur le trajet ou à l'origine / terminus de la ligne.

Des dispositifs de covoiturage similaires ont vocation à être développés sur le territoire à plus court terme, notamment dans le Val Coisin à Cœur de Savoie, où la ligne vise le rabattement vers les pôles multimodaux de la gare de Montmélian et l'aire de covoiturage de la Chavanne.

### . Le développement d'aires de covoiturage

En complément de l'augmentation de l'offre de covoiturage, les AOM prévoient à court/moyen terme **la création et le confortement d'infrastructures favorisant covoiturage avec notamment :**

- Sur le territoire de Grand Chambéry, le renforcement à court terme du PEM de Bois Plan et l'agrandissement de l'aire de covoiturage ;
- Sur le territoire de Grand Lac, la création des aires de covoiturage de Ruffieux (pour le rabattement en zone peu dense de la Chautagne) et de Drumettaz-Clarafond (favorisant le covoiturage depuis le nord de l'axe central) ;
- Sur le territoire de Cœur de Savoie, l'aménagement du PEM de la Chavanne à court terme et celui de la gare de Montmélian à moyen terme.

**Couplés à la hausse de l'offre, ces aménagements ont vocation à renforcer l'ampleur du covoiturage sur le territoire en facilitant les trajets et en donnant plus de visibilité à la pratique.**

## 2. Des actions accélératrices permettant la pleine efficacité des nouveaux services développés

### a) Fluidifier et réduire le trafic sur les infrastructures routières de l'axe central

Pour rappel, les infrastructures routières de l'axe central sont concernées par :

- **Un enjeu de fluidité**, en particulier sur la VRU, avec l'intention d'anticiper la saturation de ces infrastructures pour maintenir leurs fonctionnalités, essentielles pour le territoire ;
- **Un enjeu de dépollution et de décarbonation** car ces infrastructures peuvent aussi être synonyme de nuisances notamment du point de vue des émissions de particules, de CO<sub>2</sub> et de la pollution sonore engendrée. **L'intention est de faire évoluer les comportements et les façons de se déplacer sur le territoire pour diminuer les externalités négatives engendrées.**

C'est pourquoi, il est nécessaire d'inscrire ces infrastructures comme **des éléments structurants des politiques de mobilités à l'échelle du territoire**. Le SYMOS pourra impulser et piloter **une réflexion multi-partenariale sur la mise en oeuvre, dans un premier temps, d'un observatoire des trafics de l'axe central (A43/N201)**. L'animation de cette démarche devra associer l'ensemble des partenaires concernés (EPCI, État, DIRE, Département, AREA, etc.). À terme, cette réflexion permettra **d'identifier des solutions pour fluidifier et réduire le trafic sur cet axe, tout en préservant la fluidité des voiries secondaires**.

## b) Les aménagements sur les infrastructures centrales de la cluse

En parallèle de la hausse de l'offre de mobilité sur l'axe central de la cluse, **le projet de mobilité vise à renforcer l'équipement des infrastructures autoroutières pour favoriser la multimodalité** et leur intégration dans le territoire.

**À court/moyen terme, l'aménagement sur la VRU d'arrêts de transport en commun au niveau des bretelles d'entrée/sortie à vocation multimodale** est prévu pour favoriser la vitesse commerciale des cars express, en particulier, sur le corridor sud :

- En priorité, sur l'échangeur n°20 (Sortie Saint-Baldoph / Challes-les-Eaux) à La Ravoire permettant le lien avec l'aire de covoiturage de Bois Plan et le réseau Synchro ;
- Ensuite, sur l'échangeur n°19 (Sortie Barberaz / La Ravoire) à Barberaz, l'échangeur n°18 (Sortie Chambéry-Centre / Massif des Bauges) à Barberaz et l'échangeur n°17 (Sortie Bassens) à Bassens qui font le lien avec le réseau Synchro et la desserte de la zone dense périphérique du sud-est de Chambéry.

Cette réflexion multi-partenariale se fera en concertation avec le concessionnaire AREA concernant les échangeurs autoroutiers.

## c) Accompagner les changements de comportement grâce au conseil aux mobilités

Pour accélérer l'évolution des pratiques de mobilité et garantir l'efficacité de la hausse de l'offre, **le projet de mobilité mise sur le partenariat avec les employeurs du territoire**. A court terme, des plans de mobilité et dispositifs d'animation pérennes seront mis en place par grands parcs d'activités du territoire. L'ambition portée est de permettre, dans un premier temps, pour trois parcs d'activités majeurs (Technolac, Hexapôle et Alpespace) :

- **Les diagnostics de mobilité, aussi appelés Plan de mobilité inter-entreprise (PDMIE)** à l'échelle du parc d'activités sont réalisés en partenariat avec les gestionnaires des sites. Ils ont pour objectif de mutualiser les actions individuelles des employeurs pour créer une action territoriale portant sur tout le parc d'activités. Sans perdre de vue la particularité de chaque entreprise, le PDMIE vise principalement à améliorer l'accessibilité au parc d'activités qui est par nature complexe : localisation périphérique, zone vaste, demande très concentrée... Une fois le diagnostic posé, le PDMIE a pour vocation de proposer un plan d'actions concret portant à la fois sur un ajustement potentiel de l'offre de mobilité proposée pour le parc mais également sur l'accompagnement des salariés aux changements de pratiques de mobilité ;
- **L'animation de réseaux d'employeurs à l'échelle des parcs d'activités**, en lien avec le plan d'actions des PDMIE. L'objectif est ici d'accompagner au maximum les salariés pour faire évoluer leurs mobilités en les sensibilisant sur les offres développées par la collectivité. Pour garantir l'efficacité de cette animation, la présence sur chaque parc sur chaque parc d'activités d'un équivalent temps plein (ETP) dédié à la sensibilisation et au lien avec les employeurs est envisagée.

**Pour permettre leur pleine efficacité, les dispositifs mis en place pour les employeurs des parcs d'activités seront harmonisés à l'échelle du territoire**, tant dans la partie amont (diagnostic) qu'en aval (solutions proposées aux

employeurs). Cette action vise à assurer une meilleure lisibilité de l'offre de la collectivité, en particulier pour les parcs d'activités situés à cheval sur deux AOM (Savoie Technolac par exemple) et pour les employeurs multisites du territoire.

Enfin, le SYMOS souhaite expérimenter via un groupe de travail **la mise en place d'un « bureau des temps » en coopération avec les employeurs du territoire.** Cette mesure vise à permettre rapidement et efficacement la réduction du nombre de véhicules sur les infrastructures en heures de pointe grâce à un accompagnement des employeurs du territoire. L'objectif du bureau des temps sera d'animer un réseau d'employeurs testant la démarche de décalage de l'heure de démarrage d'une partie des salariés tout en proposant des dispositifs d'autoévaluation et un cadre collectif d'expérimentation.

**Cumulées, ces actions ont vocation à accélérer l'évolution des comportements de mobilité, en particulier, pour les trajets longs et émissifs.**

### 3. Un déploiement rapide mais progressif du plan d'actions

#### a) Le renforcement de l'offre sur tous les modes

##### **. La hausse de l'offre de transports en commun urbaine et interurbaine**

L'offre de transports en commun, en particulier interurbaine, sera développée à court terme avec :

- **À horizon 2028, le déploiement des corridors express**, avec un nouveau pallier en 2030 grâce aux aménagements d'arrêts sur bretelles et l'intégration éventuelle des lignes régionales ;
- **À horizon 2030, le déploiement du TCSP Technolac** et la hausse d'offre associée sur les lignes Synchro A et Ondéa 1.

À cela s'ajoute **le développement de l'offre urbaine des AOM** : développement des lignes Chrono en 2025, création du réseau Cœur de Savoie à horizon 2027, hausse de l'offre Ondéa en lien avec l'étude « points noirs » à horizon 2030.

##### **. Le renforcement de l'offre vélo autour du déploiement progressif d'une colonne vertébrale cyclable express**

**L'offre vélo sera également développée le plus rapidement possible en priorisant les aménagements sur la cluse :**

- Dès 2026, la définition des aménagements express retenus en zone dense (80 km). Les travaux d'aménagement seront réalisés à horizon 2030 ;
- Dès 2027, l'harmonisation de l'offre de location et le développement d'une offre cohérente de stationnements vélos sécurisés (consignes) sur le territoire ;
- À horizon 2028, le doublement de la flotte de vélos.

##### **. L'accélération de la politique en faveur du covoiturage**

**Pour le covoiturage, le plan d'actions retenu se décompose en actions réalisables à plus ou moins court terme :**

- Dès 2027, le doublement de l'enveloppe budgétaire globale liée à la gratification accordée aux covoitureurs visant le doublement du nombre de trajets gratifiés, mesure pouvant être déployée rapidement pour entraîner l'évolution des comportements ;
- À plus long terme (horizon 2030 – 2035), le renforcement des infrastructures de covoiturage et la potentielle création de ligne de covoiturage express sur l'axe central.

##### **. La mise en place rapide de partenariats avec les employeurs du territoire**

**Pour renforcer l'impact du plan d'actions, des mesures favorisant le changement des comportements seront très rapidement déployées en lien avec les employeurs du territoire :**

- À horizon 2027, l'harmonisation des dispositifs mis en place pour les employeurs et zones d'activités à l'échelle du territoire ;
- À horizon 2028, l'accompagnement des employeurs pour la mise en place de bureaux des temps et la réalisation de diagnostics de mobilité ainsi que l'animation de réseau d'entreprise à l'échelle des grandes zones d'activités du territoire.

b) En parallèle, la mise en place progressive de l'unification des réseaux

L'ambition des AOM est de créer un réseau unique sur le territoire à horizon 2030. Cette trajectoire n'implique pas forcément un contrat unique sur le territoire et nécessite à très court terme le démarrage de réflexions intégrant :

- Une étude sur la recomposition des réseaux des AOM et l'articulation avec les lignes régionales et les corridors express avec, en parallèle, les travaux de définition du schéma P+R. Cette étude permettra de qualifier l'opportunité de reprise des lignes régionales en fonction de leur complémentarité avec le réseau ;
- Une étude tarifaire et un cadrage billettique accompagnés de la définition d'un plan d'actions information multimodal ;
- Une étude sur les scénarios de mise en œuvre du réseau unique.

## 4. Actions principales et atteinte de l'objectif d'effacement des déplacements voitures additionnels

Les mesures du plan d'actions permettent, à horizon 2035, l'atteinte de l'objectif fixé : **pas plus de déplacements qu'en 2025 en voiture personnelle sur les routes du territoire, malgré la croissance du territoire.**

### À noter :

Les chiffres de report modal ci-dessous ont été principalement approchés via des estimations de gains de fréquentation des modes actifs, liés à la fois à la hausse du niveau des offres mais également à la hausse de leur attractivité. Pour chaque mode et en fonction de chaque type d'action, une part variable de la hausse de la fréquentation est attribuée au remplacement d'un trajet effectué en voiture personnelle.

	HORIZON 2035	
	Mesures principales	Voitures personnelles absorbées
<b>Ferroviaire</b>	Facilitation du rabattement vers les gares Cadencement au quart d'heure Nouvelles haltes ferroviaires à Voglans, Chignin, Sainte-Hélène-du-Lac et Cognin	<b>9 500</b>
<b>Transports en commun supra-urbains</b>	Corridors express Reprise et développement des lignes interurbaines régionales Transport en Commun en Site Propre de Technolac Parcours usager de mieux en mieux intégré (billettique, P+R...)	<b>9 500</b>
<b>Transports en commun urbains</b>	Hausse de l'offre Synchro, suppression des points noirs Ondéa et renforcement de l'offre, développement du réseau Coeur de Savoie Limitation de la vitesse, apaisement de l'espace public, amélioration billettique	<b>2 500</b>
<b>Politique cyclable</b>	Priorisation des aménagements pour aboutir à un réseau cyclable à haut niveau de service à l'échelle du SYMOS Poursuite et déploiement des Schémas directeurs cyclables Augmentation et harmonisation de l'offre de service vélo	<b>14 500</b>
<b>Voiture passager</b>	Doublement du volume de gratification Développement des infrastructures de covoiturage Ligne de covoiturage express dans la cluse	<b>4 000</b>
<b>Total voitures personnelles absorbées</b>	Atteinte de l'objectif d'effacement de 40 000 déplacements voitures additionnels sur le territoire à horizon 2035 (par rapport au scénario médian explicité en pages 28/29)	<b>40 000</b>

Estimation d'absorption des trajets en voiture personnelle par les mesures du plan d'actions à horizon 2035  
(Source : Schéma des Mobilités du SYMOS)





Bus Synchro Mobilités aux couleurs du Tour de France Femmes 2025 avec Zwift  
© Chloé Marchal / Grand Chambéry . 08|2025

# IV. Moyens de mise en œuvre du projet de mobilité

## 1. Un projet ambitieux mais finançable

**Le projet porté par le Schéma des mobilités du SYMOS est ambitieux et prévoit une hausse conséquente de l'offre sur tous les modes** pour permettre au territoire d'éviter les nuisances induites par sa croissance. Un tel projet conduit naturellement à une hausse des dépenses tant en fonctionnement qu'en investissement par rapport à la période précédente. Toutefois, le projet apparaît comme finançable et plusieurs leviers d'activation de recettes sont à la disposition du territoire pour faire face aux dépenses.

### a) Une hausse des besoins de fonctionnement qui peut être couverte par des leviers activables

#### . L'augmentation des dépenses de fonctionnement

Le projet de mobilité vise un choc d'offre sur la majorité des modes actifs. Il prévoit de rendre plus efficaces les services existants, d'en développer de nouveaux tout en faisant face à l'inflation : une simple réallocation des moyens vers de nouveaux services n'est donc pas envisageable.

**Une telle ambition implique nécessairement une hausse des dépenses de fonctionnement, estimée entre 13 à 16 millions d'euros d'ici 2030\* (environ +28 %) qui se décompose comme suit :**

**- 4 à 5 millions d'euros\*\* de hausse des coûts des services existants à offre constante**, liée à l'inflation, représentant environ un tiers de la hausse globale des dépenses de fonctionnement. L'inflation

sur les coûts des services de transports en commun représente 95 % de cette hausse ;

**- 9 à 11 millions d'euros de nouvelles dépenses liées au renforcement de l'offre et au développement de nouveaux services**, représentant les deux tiers de la hausse des dépenses de fonctionnement. Les principales nouvelles dépenses sont en particulier le fait de la hausse de l'offre de transports en commun et concernent principalement :

. **Le déploiement des corridors express** : entre 4 et 5 millions d'euros ;

. **La hausse de l'offre sur les réseaux de transport urbain des AOM** (renforcement des réseaux Synchro et Ondéa, déploiement du réseau Cœur de Savoie) : entre 2 et 3 millions d'euros ;

. **La reprise et l'amélioration des lignes régionales** : entre 1 et 1,5 millions d'euro ;

. **La hausse de l'entretien du réseau vélo et le développement des nouveaux services** : entre 800 000 euros et 1,2 millions d'euro.

**- Les coûts de structure (capacité d'auto-financement, coûts de personnel ou d'étude) restent, quant à eux, globalement stables** avec une très légère hausse du fait d'une augmentation des coûts de personnel (inflation, glissement vieillesse technique, renforcement du SYMOS).

\* Tous les chiffres figurant par la suite dans cette section sont valables pour l'horizon 2030.

\*\* Ces chiffres sont basés sur l'hypothèse d'une inflation à 2 %.

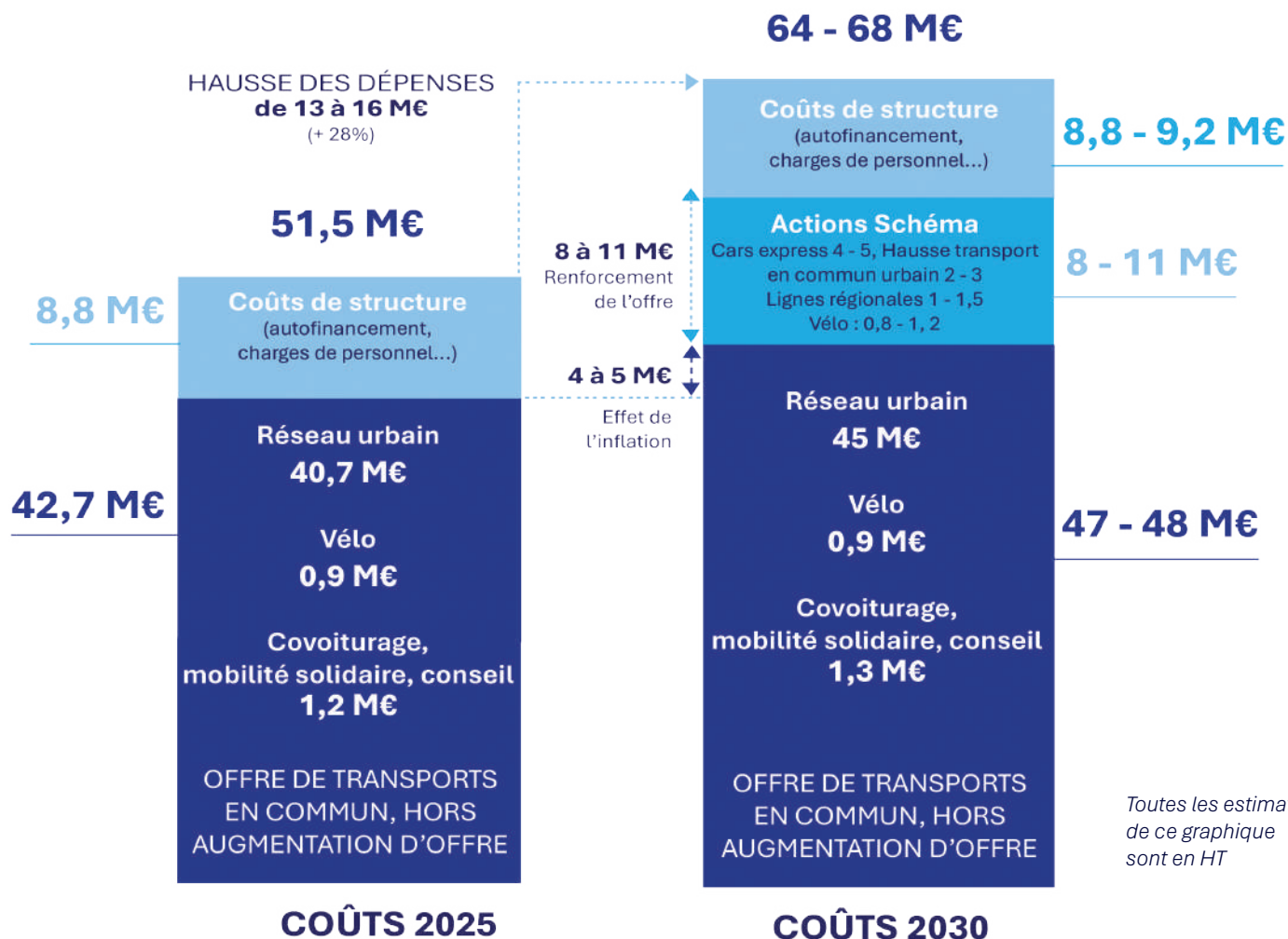


Schéma de l'estimation de la hausse des coûts de fonctionnement à horizon 2030 (Source : Schéma des mobilités du SYMOS)

### . Des leviers de recettes à l'échelle des enjeux

**Le besoin en fonctionnement de 13 à 16 millions d'euros est d'abord partiellement couvert par une hausse mécanique des recettes**, de l'ordre de 7 millions d'euros, liées :

- À la dynamique de croissance du versement mobilité et avec l'hypothèse d'accroissement des recettes ;
- Au transfert de charge lié à la reprise des lignes interurbaines régionales.

**Ainsi, le reste du besoin de fonctionnement à horizon 2030 se situe autour de 6 à 9 millions d'euros, et peut s'appuyer sur l'activation de certains leviers au choix des collectivités sans évolutions législatives et institutionnelles majeures :**

- **Un ratio recettes/dépenses (R/D) plus ambitieux** : une amélioration de la contribution des usagers pourrait se traduire par une augmentation de 3 points du R/D à horizon 2030 (de 18 à 21 %), ce qui apporterait environ 3,8 millions d'euros additionnels en recettes commerciales ;
- **L'optimisation des dépenses via l'unification du réseau à l'échelle du SYMOS** : synergies opérationnelles (recomposition, mutualisation, gains opérationnels ou économiques...) ou économies d'échelle (billettique, communication). Une optimisation de 5 % des dépenses dans le cadre d'un réseau unique générerait un levier estimé à 2,3 millions d'euros ;
- **La hausse de la contribution des employeurs au service des mobilités** : que ce soit sans évolution institutionnelle (mise en place d'un versement mobilité additionnel (VMA) prélevé

par le SYMOS), ou avec évolution institutionnelle (versement mobilité (VM) en hausse grâce à une AOM unique). À titre indicatif, un scénario de VMA à 0,13 % sur les territoires de Grand Lac et Cœur de Savoie (avec abondement budgétaire de Grand Chambéry) équivaldrait à environ 3,3 millions d'euros ;

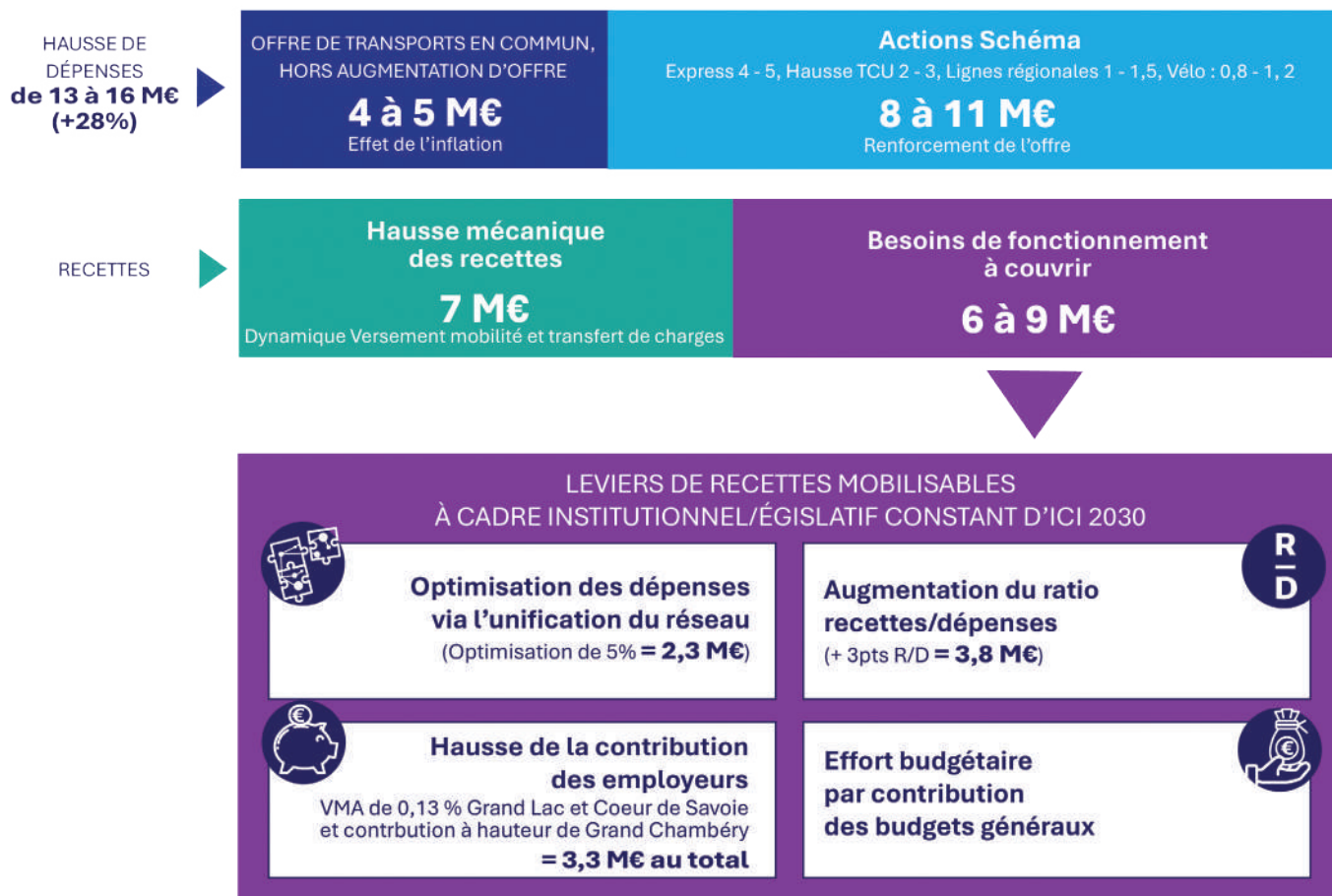
**- Enfin un effort budgétaire par contribution des budgets généraux**, pouvant être dimensionné en fonction de décisions prises concernant les autres leviers.

**Le projet ambitieux du Schéma des mobilités du SYMOS apparaît donc finançable. Il reviendra aux futurs élus de décider lesquels de ces leviers mobiliser et de définir le bon équilibre pour chacun des acteurs.**

## b) Des trajectoires d'investissement des AOM du SYMOS ambitieuses, complétées par les investissements additionnels à l'échelle métropolitaine

L'objectif ambitieux visé par le projet de mobilité implique des projets de transformation des infrastructures du territoire ayant pour but de rendre l'offre plus attractive. Ces projets d'investissement sont majoritairement portés à l'échelle des AOM du SYMOS et correspondent à leurs trajectoires d'investissement de long terme. En complément, une enveloppe supplémentaire d'investissements à l'échelle du bassin de vie de la métropole est nécessaire pour permettre l'efficacité du projet de mobilité porté par le SYMOS.

**Le besoin en investissement correspondant au projet de mobilité affiché est estimé entre 110 et 140 millions d'euros sur la période 2026 – 2032.** Les investissements de chaque acteur sont répartis comme suit :



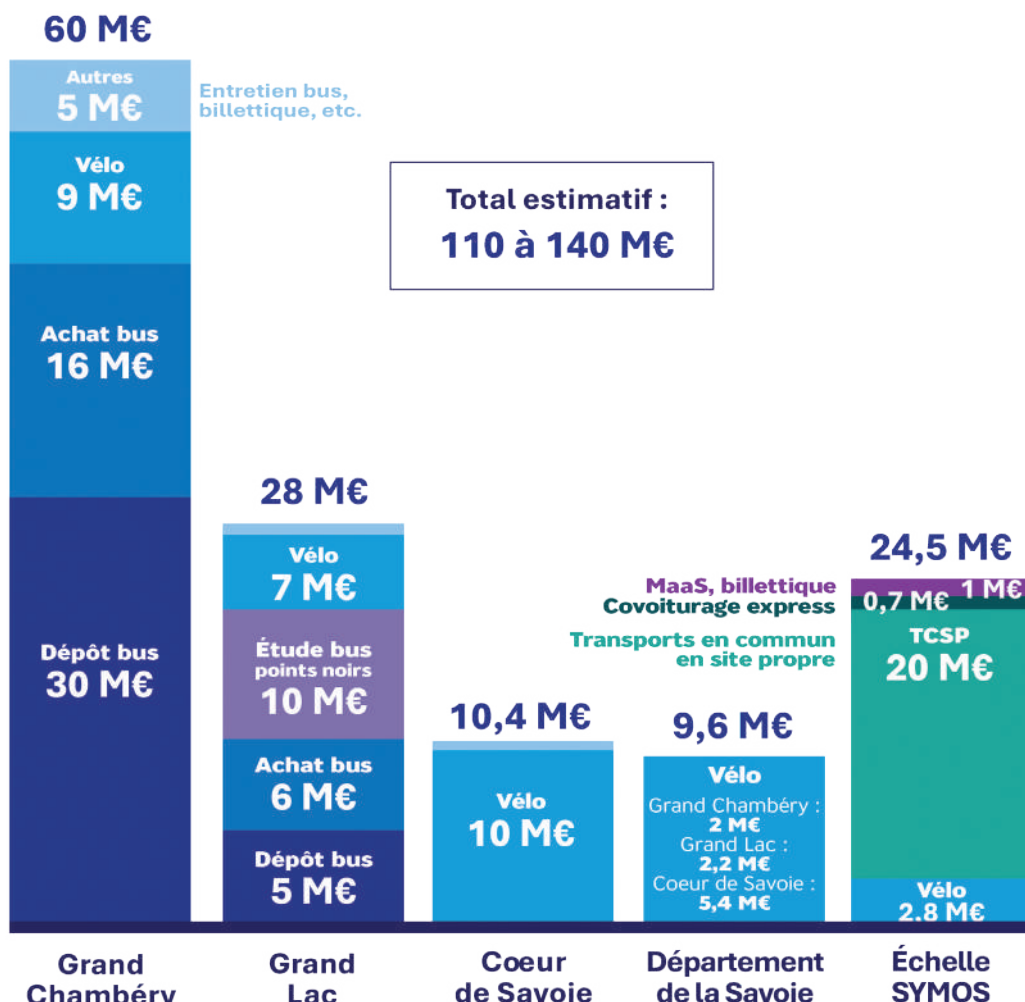
- **Environ 60 millions d'euros pour Grand Chambéry**, dont près de la moitié dans la création d'un dépôt de bus. Le reste est majoritairement employé à l'achat de bus lié à l'augmentation et au verdissement de la flotte (16 millions d'euros) et au développement cyclable (9 millions d'euros) ;
- **Environ 28 millions d'euros pour Grand Lac**, dont environ 5 millions d'euros pour la création d'un dépôt de bus, 6 millions d'euros pour le verdissement et l'augmentation de la flotte de bus, 7 millions d'euros pour les projets cyclables et 10 millions d'euros pour les aménagements facilitant la circulation des bus sur le territoire ;
- **Environ 10,4 millions d'euros pour Cœur de Savoie**, très majoritairement portés par les investissements dans les aménagements cyclables ;
- **9,6 millions d'euros du Département de la Savoie** pour des aménagements cyclables portés sur les territoires de :
  - . **Grand Chambéry** avec la création d'une voie verte entre Challes-les-Eaux et Médipôle (2 millions d'euros) ;

- . **Grand Lac** avec la sécurisation de la montée entre Grésy-sur-Aix et Saint-Ours (2,2 millions d'euros) ;
- . **Cœur de Savoie** avec la construction d'une passerelle permettant le franchissement cyclable de l'Isère raccordant Montmélian et AlpEspace (5,4 millions d'euros).

- **24,5 millions d'euros (18,5 % du total) pour les investissements métropolitains** propres au schéma des mobilités, dont la majeure partie (20 millions d'euros) est relative au projet de bus à haut niveau de service vers Technolac. 2,8 millions d'euros seront consacrés à l'augmentation de l'offre de service vélo et le reste aux compétences obligatoires du syndicat (interopérabilité billettique, information voyageur...).

Étalé sur six ans, ce montant sera financé par plusieurs leviers :

- **L'emprunt et la capacité d'autofinancement des budgets annexes ;**
- **Des subventions Europe/État/Région ;**
- **Les budgets généraux et les clefs de financement entre partenaires.**



Investissements  
2026-2032  
des membres du SYMOS  
(Source : Schéma des  
mobilités du SYMOS)

## 2. Gouvernance

**Le projet de mobilité du schéma est une co-construction autour d'une ambition partagée pour le territoire.** Elle se traduit par de nombreuses actions communes et la mise en œuvre de ce projet collectif suppose un renforcement du SYMOS à plusieurs titres :

- **Le schéma est le document fondateur du SYMOS.** Il fixe une ambition et identifie les conditions de mise en œuvre et la trajectoire de réalisation de cette ambition ;
- **Le diagnostic du Schéma des mobilités a réitéré la pertinence de l'échelle SYMOS pour affronter les grands défis de mobilité rencontrés,** dans un contexte de croissance démographique généralisée. En particulier, les déplacements inter-AOM ont été identifiés comme prioritaires ;
- **Les actions structurantes du schéma** prennent place à l'échelle du SYMOS (cars express, offre de services, parcours usager, etc.).

Le renforcement du SYMOS se décline potentiellement selon plusieurs axes :

- **Le renforcement du SYMOS dans son rôle actuel,** lié à ses compétences obligatoires de coordination et d'harmonisation des offres sur le territoire, pour parvenir à une intégration du parcours usager ;
- **La prise de compétence partielle du SYMOS** pour permettre au syndicat d'organiser les lignes interurbaines qui ne peuvent être sous compétence directe des AOM en l'état ;

- **Le chemin vers une Autorité organisatrice des mobilités unique sur le territoire,** permettant à la fois :

- . **L'efficacité opérationnelle** : coordination des différentes offres de service sur le territoire, intégration la plus complète du parcours usager ;
- **La performance contractuelle via un interlocuteur unique** ;
- . **L'optimisation financière** : mutualisation des moyens et optimisation des dépenses ;
- . **La simplification de la gouvernance.**

**Cette montée en puissance du SYMOS visant à répondre à l'ambition fixée dans le Schéma des mobilités supposera des évolutions statutaires et devra amener les membres à débattre :**

- **Du caractère progressif** (transfert de missions ou de compétences partiels et successifs) **ou non** (transfert en bloc de missions ou compétences) **des évolutions statutaires** ;
- **De la gouvernance,** afin d'adapter les règles de représentation et de décision aux nouvelles missions ou compétences. Ces évolutions pourront être formalisées dans un Pacte de gouvernance de la structure ;
- **Du financement,** afin d'identifier les leviers et principes financiers communs qui permettront de financer le projet de mobilité en s'adaptant aux capacités contributives différenciées des membres ;
- **De la stratégie contractuelle,** afin de travailler sur l'architecture la plus à même de répondre à l'attente politique de constitution d'un réseau unique.



# Conclusion

**Fruit d'une coopération active entre les membres du SYMOS, le Schéma métropolitain des mobilités marque une étape majeure au service des déplacements quotidiens des habitants du bassin de vie métropolitain du SYMOS.**

**Il témoigne de la volonté des collectivités d'organiser une réponse commune aux défis principaux auxquels le bassin de vie du SYMOS est confronté :**

- **Une croissance spatialisée et un contexte de périurbanisation** qui provoquent l'augmentation des distances parcourues en voiture personnelle, induisant des risques de congestion et de pollution et interrogeant la préservation de la qualité de vie du territoire métropolitain ;
- **Un contexte d'interdépendance croissante entre les intercommunalités** générateurs de déplacements, pour l'instant peu traités par l'offre de transports publics ;
- **Le réchauffement climatique** qui appelle à une réduction nécessaire des émissions de gaz à effets de serre liés aux déplacements sur le territoire.

Face à ce constat, **le Schéma métropolitain des mobilités constitue un projet partagé qui vise à dépasser les frontières administratives des intercommunalités.**

**Pour provoquer du report modal vers les modes de déplacements vertueux** et développer une nouvelle ambition sur chaque mode de déplacement, le Schéma s'appuie sur :

- La facilitation du passage d'un mode de transport à l'autre et à travers une proximité renforcée auprès des employeurs et des habitants ;
- La concentration des efforts dans la cluse, là où les nuisances sont les plus importantes, sans toutefois négliger les territoires plus ruraux ;
- L'amélioration de la compétitivité des transports en commun et des modes actifs par rapport à la voiture personnelle.

Plaçant l'habitant au centre de la démarche, le Schéma métropolitain des mobilités prévoit aussi la **mise en place d'un parcours usager unique** et sans couture, à l'échelle du territoire métropolitain. Cet objectif doit **permettre à chaque habitant de pouvoir se déplacer aisément sur le territoire** sans ressentir le franchissement des frontières administratives.

**À horizon 2035, pour préserver la qualité de vie qui fait la force du territoire, la mise en œuvre du Schéma métropolitain des mobilités devra permettre d'atteindre la stabilisation du nombre de voitures sur les infrastructures routières à son niveau de 2025, et ce malgré le développement démographique et économique du bassin de vie.**





© Direction de la communication - I/2026 - Illustrations - DR - Impression : Gonniet Imprimeur - 04 79 81 07 06

# SYMOS

Syndicat des Mobilités de l'Ouest Savoyard

106, allée des Blachères  
73000 Chambéry

 symos.fr